

**Univerzita Karlova v Praze**

**Přírodovědecká fakulta**

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



**Michal Horáček**

**Realizace dopravních projektů v kontextu rozvojových  
os Česka**

**The implementation of transport projects in the context  
of developing axes in Czechia**

*Bakalářská práce*

Vedoucí bakalářské práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Praha 2011

### **Poděkování**

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za cenné rady a připomínky. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Filipu Novosádovi za rady při získávání dat. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat mým rodičům za podporu vždy, kdy jí bylo třeba.

### **Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne 17. května 2011

.....

Michal Horáček

# **Realizace dopravních projektů v kontextu rozvojových os Česka**

## **ABSTRAKT**

Práce se zabývá tématem realizace dopravních koridorů v kontextu rozvojových os Česka. V úvodu se práce zabývá obecným definováním termínu dopravní koridor spolu s popisem metodických a legislativních dokumentů. Následuje vymezení dopravních os, zejména TEN-T, v rámci Evropy a Česka. Hlavní část práce diskutuje strategické dokumenty v sektoru dopravy a dopravní politiku z hlediska provázanosti plánů a možností realizace. V závěru jsou definované nedostatky dopravní sítě Česka spolu s vyhodnocením vztahu mezi plánováním a realitou.

# **The implementation of transport projects in the context of developing axes in Czechia**

## **ABSTRACT**

The bachelor thesis deals with the implementation of transport corridors in the context of the Czech Republic's development axes. A general definition of transport corridors is initially presented along with their supporting methodological and legislative documents. Next, the thesis is devoted to showing geography affects TEN-T sites in Europe and the Czech Republic, respectively. Main part discusses the strategic documents in the transport sector and transport policy coherence related to compliance with implementation plans. In conclusion, transport network's problems are identified and an evaluation of the relationship between planning and reality is presented.

## OBSAH

|   |    |
|---|----|
| ABSTRAKT .....  | 3  |
| OBSAH.....  | 4  |
| SEZNAM ZKRATEK .....  | 5  |
| SEZNAM TABULEK.....   | 6  |
| SEZNAM GRAFŮ .....  | 6  |
| SEZNAM OBRÁZKŮ .....  | 6  |
| ÚVOD.....   | 7  |
| 1. DOPRAVNÍ KORIDOR – OBECNÁ CHARAKTERISTIKA.....   | 11 |
| 2. TRANSEVROPSKÉ SÍTĚ TEN-T .....   | 17 |
| 2.1. KONTEXT VZNIKU TEN-T.....  | 18 |
| 2.2. METODIKA VYMEZENÍ SÍTÍ TEN-T .....   | 21 |
| 2.3. ZELENÁ KNIHA A BÍLÁ KNIHA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY .....                                | 23 |
| 3. PROJEKTY REALIZACE DOPRAVNÍCH OS V EVROPĚ.....   | 26 |
| 4. DOPRAVNÍ OSY NA ÚZEMÍ ČESKA .....  | 32 |
| 4.1. DÁLNIČNÍ KORIDORY TEN-T.....   | 33 |
| 4.2. SILNIČNÍ KOMUNIKACE I. TŘÍDY V KORIDORECH TEN-T .....                                  | 39 |
| 4.3. ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ SÍTĚ V ČESKU.....   | 40 |
| 5. DOPRAVNÍ POLITIKA A VÝSTAVBA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČESKU.....                        | 46 |
| 5.1. STRATEGICKÉ DOKUMENTY.....   | 46 |
| 5.2. HODNOCENÍ KORIDORŮ TEN-T POMOCÍ MULTIKRITERÁLNÍ ANALÝZY MKA .....                      | 54 |
| 6. FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PROSTŘEDNICTVÍM PROGRAMŮ EVROPSKÉ UNIE..... | 56 |
| 7. ZÁVĚR .....  | 67 |
| SEZNAM ZDROJŮ A LITERATURY.....   | 71 |
| PŘÍLOHY .....   | 75 |

**SEZNAM ZKRATEK**

|         |  |
|---------|--|
| CF      | Kohezní fond   |
| ČR      | Česká republika  |
| DP ČR   | Dopravní politika České republiky                                      |
| EDP     | Evropská dopravní politika   |
| EFF     | Evropský rybářský fond   |
| ESF     | Evropský strukturální fond   |
| ERDF    | Evropský fond regionálního rozvoje                                     |
| EU      | Evropská unie  |
| FS      | Fond soudržnosti   |
| GEPARDI | Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury                         |
| MD      | Ministerstvo dopravy   |
| MHD     | Městská hromadná doprava   |
| OP      | Operační program   |
| OS      | Oficiální stránky  |
| PPP     | Public Private Partnership, partnerství veřejného a soukromého sektoru |
| ŘSD     | Ředitelství silnic a dálnic České republiky                            |
| SFDI    | Státní fond dopravní infrastruktury                                    |

## SEZNAM TABULEK

*Tab. č. 1: Porovnání Hustota dálnic v evropských státech za rok 2007*

*Tab. č. 2: SWOT Analýza stavu dopravní sítě v Česku za rok 2007*

*Tab. č. 3: Délky silničních komunikací za rok 2009 (uvedeno v km)*

*Tab. č. 4: Alokace finančních prostředků v rámci prioritních os na období 2007 - 2013*

## SEZNAM GRAFŮ

*Graf č. 1: Porovnání scénářů růstu intenzit dopravy*

*Graf č. 2: Financování sítě TEN-T*

*Graf č. 3: Přehled zdrojů pro období 2011–2025*

*Graf č. 4: Rekapitulace finančních možností 2011–2025*

*Graf č. 5: Kumulativní rozdíl mezi potřebnými zdroji a zdroji dle „Superstrategie“*

## SEZNAM OBRÁZKŮ

*Obr. č. 1: Plánovaná Rychlodráha – Praha Kladno*

*Obr. č. 2: Plánované rozšíření pražského metra*

*Obr. č. 3: Osa modrého banánu*

*Obr. č. 4: Čtyřpruh*

*Obr. č. 5: Rámcový přehled strategických dokumentů*

*Obr. č. 6: 30 prioritních projektů, za rok 2010*

*Obr. č. 7: Letiště Malpensa*

*Obr. č. 8: Letiště Malpensa*

*Obr. č. 9: Poloha Česka, pro rok 2011*

*Obr. č. 10: Stav evropská sítě mezinárodních silnic v Česku platný k roku 2009*

*Obr. č. 11: Varianty obchvatu Plzně na dálnice D5*

*Obr. č. 12: Silniční a dálniční síť, návrh strategie resortu na období 2011-2025*

*Obr. č. 13: Čerpání z fondů v EU*

## ÚVOD

Pro svou bakalářskou práci jsem zvolil téma realizace dopravních projektů v kontextu rozvojových os Česka. V rámci dnešního pojetí Evropy jde v případě realizace dopravních koridorů o velmi aktuální problematiku, neboť kvalitní dopravní infrastruktura je podmínkou pro úspěšnou hospodářskou integraci a územní rozvoj na všech úrovních. Na úrovni Evropy jde o výstavbu transevropských koridorů, které se realizují prostřednictvím vzájemného propojení národních sítí dálkové dopravy. Na úrovni jednotlivých evropských zemí jsou tyto koridory doplněny sítí hierarchicky nižších komunikací.

Cílem mé bakalářské práce bylo popsat tyto transevropské koridory sítě TEN-T, zaměřit se na metodiku jejich vymezení, strategické dokumenty a jejich vlastní realizaci. Důraz kladu na hodnocení stavu výstavby dopravní infrastruktury, především dálniční sítě, v kontextu dopravní politiky.

Z geografického hlediska se jedná o aktuální problematiku z hlediska územního rozvoje, neboť budování nových dopravních os vytváří předpoklady pro polycentrický rozvoj a zachování vnitřní sociální soudržnosti. Těmito předpoklady jsou vytvářeny možnosti pro zakotvení okrajových regionů v prostorově-ekonomickém systému v Evropě a pro možnost vyváženějšího hospodářského růstu. V Česku je dopravní infrastruktura nástrojem pro posílení konkurenceschopnosti a i nástrojem pro vyrovnávání meziregionálních disparit.

Příkladem, kde se věnuji podrobnější analýze, jsou konkrétní projekty transevropských koridorů a na ně navazující dálniční síť Česka. V návaznosti na tuto dálniční síť jsem zaměřil pozornost na doprovodné rychlostní komunikace a vybranou síť hlavních komunikací I. třídy, které doplňují na hierarchicky nejvyšší úrovni dopravní dostupnost Česka v rámci evropského prostoru.

Dopravní infrastrukturu Česka charakterizují jak z hlediska stručné historie jejich výstavby, tak především s ohledem na situaci jejího vytižení a vzájemných územních vazeb.

Jako východisko pro hodnocení záměrů dopravních investic na území Česka jsem zvolil „Strategii dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – Zelená kniha“), která byla schválena dne 19. 1. 2011 Ministerstvem dopravy ČR.

Pro možnost posouzení souladu provázanosti plánů a možností jejich realizace jsem do bakalářské práce zařadil samostatnou kapitolu o financování dopravní infrastruktury.

Téma mé bakalářské práce jsem zvolil, protože jsem přesvědčen, že z geografického pohledu je podmínka realizace dopravních koridorů pro územní a hospodářský rozvoj, jak pro usnadnění virtuální komunikace, marketingu až po fyzické kontakty na úrovni socioekonomických vztahů.

Z těchto důvodů jsem rozdělil bakalářskou práci do šesti kapitol. V úvodní části se zabývám obecným definováním termínu dopravního koridoru a metodickými a legislativními dokumenty. Problematiku jsem se snažil dokumentovat na ukázkách konkrétních příkladů a problémů, například na multimodálním propojování letecké a pozemní dopravy.

S ohledem na těsné prostorové vztahy vymezení transevropských sítí TEN-T s hospodářským rozvojem jsem do úvodní kapitoly zahrnul i stručné shrnutí ekonomické struktury Evropy.

Druhá kapitola je zaměřena na charakteristiku transevropských sítí TEN-T. Rozdělil jsem ji na počáteční metodické vymezení těchto sítí a zahrnutí základních dokumentů, které ovlivňují lokalizaci výstavby a renovaci dopravních koridorů.

Ve třetí kapitole jsem se soustředil na konkrétní vymezení dopravních os v rámci Evropy s důrazem na projekty, které se svým geografickým významem nejvíce dotýkají Česka. Vycházel jsem z výše uvedené Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025, které zmiňuje i probíhající revizi Politiky transevropské dopravní sítě, připravovanou novou Evropskou dopravní politiku a Politiku soudržnosti na další programové období.

V následné kapitole se věnuji vymezení dopravních os v Česku. Dopravní situaci charakterizuji ve vazbě na předcházející popis makroregionu Evropy. Do bakalářské práce jsem zařadil stručné popisy konkrétní realizace jednotlivých prioritních os (dálniční sítě, sítě rychlostních komunikací a vybrané sítě komunikací I. třídy) v podmínkách Česka ve vztahu na připravovaný strategický dokument tzv. „superstrategii“ Ministerstvem dopravy České republiky a její srovnání s obdobně vyspělými státy v evropském prostoru a na hodnocení nedostatků. Pro větší pochopení budování dálniční sítě a sítě rychlostních komunikací v Česku jsem na závěr této kapitoly zařadil charakteristiku a srovnání jejich znaků. Při popisu dotčené problematiky jsem se snažil uplatnit geografická hlediska. Jedná se o hodnocení důsledků, vyplývajících z vlivu stavu dálniční sítě a jejího vytížení na územní rozvoj.



Pátou kapitolu jsem zaměřil na základní strategické dokumenty v sektoru dopravy – dopravní politiku a výstavbu dopravní infrastruktury. Vycházel jsem přitom ze skutečnosti geografického vlivu Evropské dopravní politiky na sociální a hospodářskou soudržnost a konkurenceschopnost evropského průmyslu a územního rozvoje a udržitelnosti tohoto rozvoje.

Podrobně jsem se zaměřil na dopravní politiku České republiky, včetně strategických dokumentů (zejména GEPARDI a na připravovanou „superstrategii“). V kapitole jsem věnoval pozornost i hodnocení koridorů TEN – T pomocí multikriteriální analýzy. Analýza spočívá ve stanovení důležitosti projektu na základě analýzy stavu kapacitně a stavově nevyhovujících úseků infrastruktury a také na lokalizaci a analýze chybějících úseků.

Závěrečnou kapitolu bakalářské práce jsem věnoval zabezpečení finančních prostředků z Evropské unie pro řešení výstavby dopravní infrastruktury, zejména projektů sítě TEN – T. Zabýval jsem se tím, jak vysoký stupeň priority z hlediska finančních prostředků Evropské komise náleží projektům dopravní infrastruktury. Na příkladu operačního programu strukturálních fondů Doprava na programové období 2007 – 2013 jsem popsal financování dopravní infrastruktury Česka a rozdělení těchto prostředků mezi jednotlivé priority. Vlastní aktuální stav čerpání prostředků ze strukturálních fondů jsem stručně charakterizoval v závěru této kapitoly. Na základě strategických dokumentů jsem zařadil i hodnocení očekávaného financování dopravních investic v Česku do roku 2025.

Jako vstupní hypotézu jsem v bakalářské práci stanovil skutečnost, jestli vzhledem k významu, který v sociálně-ekonomickém rozvoji evropského makroregionu a Česka mají transevropské koridory a dálniční síť, došlo za poslední období k jejich úměrně intenzivní dobudování v rámci Evropy. Hypotézu jsem formuloval tak, že tento proces v Česku stále svými hodnotami zaostává ve srovnání s ostatními vyspělými evropskými zeměmi. Jedním ze stanovených bodů vstupní hypotézy byla i očekávaná rozhodující role prostředků Evropské komise pro dobudování transevropských sítí prostřednictvím jednotlivých projektů. Snažil jsem se zabývat hodnocením stavu zahrnutí budování dopravní infrastruktury v jednotlivých strategických a realizačních dokumentech a dodržování stanovených priorit. Vycházel jsem z předpokladu, že je sice zpracována celá řada strategických dokumentů a analýz (do bakalářské práce jsem zahrnul multikriteriální analýzu MKA), které se pravidelně aktualizují, ale že při vlastní realizaci nejsou tyto dokumenty a analýzy zcela dodržovány. Ověřoval jsem tuto očekávanou skutečnost i na příkladech dálniční sítě a sítě rychlostních komunikací

v Česku, kde jsem vycházel z domněnky, že při vlastní výstavbě dopravní infrastruktury je jednoznačně upřednostňována možnost okamžitého získání finančních prostředků z různých forem dotací, před dodržování priorit a harmonogramů výstavby, obsažených v komplexních strategických dokumentech.

## 1. DOPRAVNÍ KORIDOR – OBECNÁ CHARAKTERISTIKA

Na začátku bakalářské práce se zabývám obecným definováním termínu dopravní koridor, stručným historickým vývojem dopravní infrastruktury, až po současnost, kdy je myšlenka realizace dopravních koridorů jednou ze základních priorit evropské hospodářské spolupráce.

Zaměřil jsem se na geografické aspekty tohoto procesu, výrazně podporující a ovlivňující územní rozvoj. I proto jsem na závěr kapitoly zařadil stručnou charakteristiku ekonomické struktury Evropy, která geograficky silně ovlivňuje a podmiňuje vývoj dopravní infrastruktury a další rozvoj území

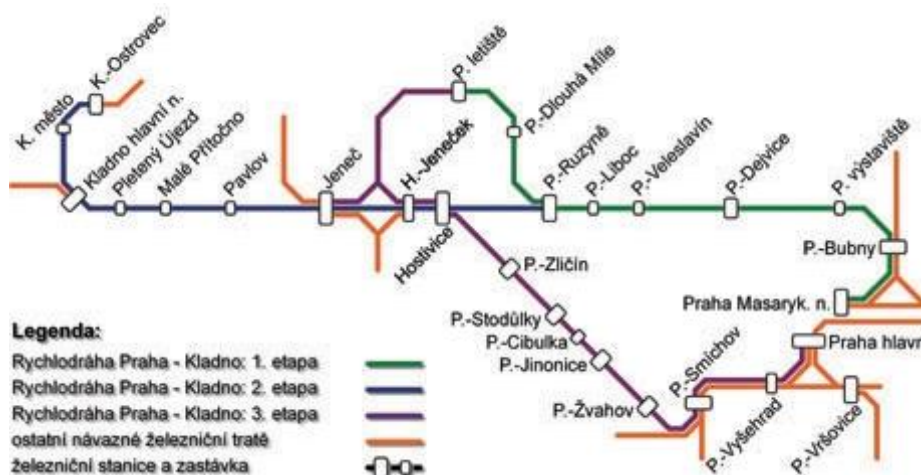
V této kapitole jsem se věnoval i stručnému výčtu legislativních a metodických dokumentů v této oblasti. Pro ilustraci konkrétního vývoje a stavu dopravní infrastruktury dokládám na příkladech srovnání území Česka, resp. Prahy s ostatními zeměmi a vybranými metropolemi Evropské unie

Pod termínem koridor si lze představit spojovací článek mezi dvěma městy či dvěma oblastmi. Tímto spojovacím prvkem mohou být dálnice, železnice (a to jak vysokorychlostní vlaky, meziměstské linky, ale také tramvaje), speciální oddělené pruhy pro autobusovou dopravu, cyklistické stezky, námořní trasy a dokonce i letecké spoje. Obecně však platí, že koridor znamená nějaký typ spojení či připojení využívaného různými druhy dopravy. Do širšího hlediska výkladu významu koridoru se také zahrnuje ICT infrastruktura (souhrn softwarových i hardwarových komponentů a služeb, které slouží k zajištění bezproblémového fungování informačních technologií), elektrických vedení a kabelů, stejně jako potrubí pro pitnou vodu, zemní plyn, elektřinu a kanalizaci (Priemus, Zonneveld 2003). Z historického hlediska je zlomovým bodem fungování dopravy období industrializace. První vědeckotechnologická revoluce byla odstartována vynalezením parního stroje. To v pozdější době přineslo vznik prvního automobilu, který se pak z osobních přepravních účelů transformoval do vzniku prvního nákladního automobilu. S tím souviselo i rozšíření a zpevnění současných cest a jejich přeměna na první silnice. S postupem času a modernizací techniky docházelo ke zlepšení jejich technického stavu, k jejich vydláždění a napřimování, což vedlo ke zvýšení rychlostí a zkrácení přepravní doby a celkové zvýšení objemu dopravy. Vynález parního stroje se netýkal jen pozemních komunikací. Umožnil vzniknout také parníkům a později motorovým člunům. Námořní doprava byla z počátku frekventovanější a vytíženější, její provoz se ustálil a později dramaticky klesl ve srovnání s expanzí dopravy na souši (Priemus, Zonneveld 2003). Doprava začínala být s rostoucí populací vytíženější. Z jednotlivých silnic

vznikaly sítě, které se propojováním vzdálenějších regionů stávaly stále komplikovanějšími. Mnohé studie se shodují, že v této době došlo k vrcholu městské hustoty obyvatel (Hohenberg, Hollen Lees, 1995). První náznaky přelidnění rostoucí populace odstartovaly explozi automobilové dopravy, která se následně ve městech dostala do měřítka tak vysokého rozsahu, že začaly vznikat dopravní zácpy, značně klesla úroveň bezpečnosti provozu a městská doprava začala být neúnosně přetížená. Řešením v současné době je dopravu z měst co nejvíce odklonit. Nástrojem odklonu dopravy z měst jsou obchvaty a dopravní koridory (Chapman 2003).

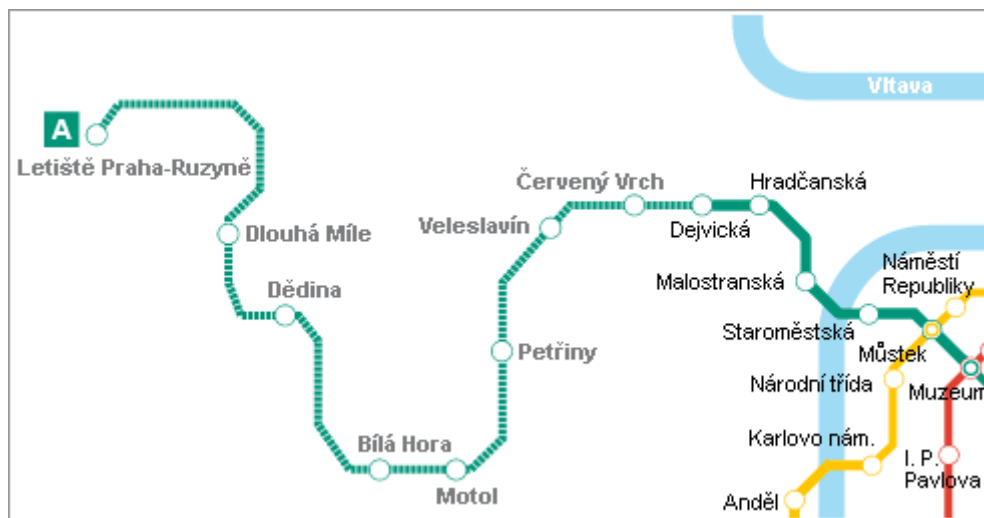
V současné době se města nacházejí v uzlech různých typů dopravní infrastruktury. Problematickým bodem je však neprovázanost těchto nodů. Ideálním příkladem jsou letiště. Kvůli svému rozsahu a nadměrnému hluku jsou stavěna či přemísťována za města. Tam však přichází problém nízké integrace s komunikacemi a železnicí. Zde bych rád uvedl příklad Prahy, kde se již léta diskutuje o propojení letiště Ruzyně s centrem rychlodráhou (viz obr. č. 1). Druhá varianta je prodloužit metro (viz obr. č. 2) (Hospodářské noviny – spojení s letištěm, 2011). Ani jedna varianta doposud realizována nebyla a dostupnost letiště je možné pouze pomocí autobusových linek.

Obr. č. 1: Plánovaná Rychlodráha – Praha Kladno



Zdroj: [http://www.trolejbusypraze.net/zeleznice\\_metro\\_a.htm](http://www.trolejbusypraze.net/zeleznice_metro_a.htm), staženo dne 17. 4. 2011

Obr. č. 2: Plánované rozšíření pražského metra



Zdroj: [http://www.tyden.cz/obrazek/metro-ruzyne-48d2604974fbe\\_493x257.png](http://www.tyden.cz/obrazek/metro-ruzyne-48d2604974fbe_493x257.png), staženo dne 17. 4. 2011

Až v posledních několika letech dochází (hlavně především v zemích západní Evropy) k vytvoření multimodálního spojení mezi leteckou a pozemní dopravou. Na letištích vznikají vlakové zastávky či přímo zastávky metra. Typickým příkladem tohoto druhu je spojení letiště Heathrow s centrem Londýna (Priemus, Zonneveld 2003) nebo centrum Bruselu s letištěm intervalovou železniční linkou (Oficiální stránky letiště v Bruselu, 2011). Dále pak vznikají systémy Park & Ride (P+R), které umožňují větší provázanost mezi silniční a železniční dopravou. Systém P+R snižuje přetíženost automobilové dopravy ve městech a zvyšuje konkurenceschopnost železniční dopravy. Zejména v zemích západní Evropy je interoperabilita dopravních koridorů tvořena svazky jednotlivých typů infrastruktury (Chapman 2003). Jejich umístění pak působí jako vlivný faktor v rámci hospodářského rozvoje. To se odráží v projektu „Evropa 1992“ – populární název pro renesanci v evropské integraci. Cílem tohoto projektu bylo vytvoření Evropy bez hranic. Předpokladem bylo zrušení překážek představujících státní hranice. Dalším „prorockým výrokem“ bylo posílení trhu a vybudování silnější pozice nadnárodního státu a konsolidace Evropského Společenství, která měla posílit základy evropského modelu společnosti, nárůst přeshraniční spolupráce a zlepšení mezinárodních vztahů (Ross 1992). Tento fakt hraje klíčovou roli při přetváření prostorové struktury a dokonce může i významným způsobem ovlivnit celkový koncept mapy Evropy. G. Ross (1992) ve své tezi dále tvrdí, že na poli regionální politiky se od vyšší úrovně propojení očekávala stimulace ekonomické výkonnosti zaostávajících regionů. Hospodářská integrace byla založena především na fyzické integraci evropského území. To souvisí

s oprávněným očekáváním, že zisk z integrace může být rozdílný. Tento fakt je závislý na vlivu geografické polohy na hospodářský vývoj (Krugman 1996). Zde na G. Rosse (1992) navazuje H. Priemus (2003), který se opírá o fakt, že aby byla hospodářská integrace úspěšná, musí být podložena kvalitní infrastrukturou. Samotná doprava je pak hlavně z finančního hlediska jednou z nejdůležitějších částí evropského diskurzu a předmětem evropské spolupráce realizované v podobě myšlenky Transevropských koridorů. Ve výkladovém slovníku cizích slov je slovo koridor definováno jako bezpečný průchod jinak nepřátelským územím. H. Priemus (2003) ho interpretuje jako neomezený svobodný průjezd institucionálně a technicky fragmentovanou Evropou. Myšlenku transevropského koridoru pak definuje jako kombinaci jednoho nebo více důležitých infrastrukturních os (silniční, železniční, telekomunikační) přeshraničního styku propojujících celé regiony. Dle jiné definice (Chapman 2003) jsou Transevropské koridory (někdy zkráceně označované jako Eurokoridory) konceptuálním nástrojem integrity politik týkajících se rozvoje multinodality, spolupráce mezi městy, které mají zlepšit dopravní situaci v okrajových oblastech, snížit dopravní zácpy v městských oblastech a zlepšit mezinárodní dostupnost. Eurokoridory významně přispívají k soudržnosti evropského území, rozšiřují hospodářský rozvoj a pomáhají při strukturálních změnách evropského území (European Spatial Development Perspective 1998).

Koridor náležící do transevropské sítě TEN-T plní důležitou funkci přepravy cestujících a zboží mezi jednotlivými evropskými regiony. Jeho druhotnou funkcí je ovlivňování ekonomických aktivit a určování budoucích směrů urbanizace. Ekonomické aktivity jsou lokalizovány díky mezinárodnímu napojení sítíovou infrastrukturou do prostoru v blízkosti koridoru. S přítomností eurokoridoru se pro danou oblast zvyšuje mezinárodní konkurenceschopnost, ze které profitují jako samotní obyvatelé, tak firmy, zvláště pak působící v oblasti distribuce a logistiky (Commission of the European Communities 1996). Předpokládá se, že dopravní infrastruktura je odvozována nejen ze společenských a ekonomických procesů, ale do značné míry tyto procesy sama zpětně ovlivňuje. Z této logiky vyplývá, že koridory mají značný dopad na územní rozvoj a prostorové modely (Priemus, Zonneveld 2003). Pro ideální funkcionalitu systému je důležité omezené množství koridorů. V opačném případě by došlo k ohrožení vitality měst a nevratnému narušení přírodních ekosystémů.

Maastrichtská smlouva (jinak také přezdívaná jako „Program 1992“) zavedla nový název Transevropské sítě. Její základy jsou uvedeny v „Bílé knize“ o růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Jak ve své tezi píše H. Priemus (2003), politika transevropské sítě vznikla na

základě iniciativy bývalého předsedy Evropské komise, Jacquese Delorse, který se bránil slovy: „Koridory nebyly můj nápad. Moje ambice šly dál.“ Politika TEN-T vznikla jako důsledek snahy Evropské unie překonat strukturální a ekonomickou krizi. Klíčem byl ekonomický program založený na bázi výstavby mezinárodní infrastruktury. Hospodářského růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti by mělo být dosaženo prostřednictvím infrastruktury, která je nezbytným prvkem v dnešní celosvětové ekonomice s dominancí globálních toků a mezinárodních transakcí (Commission of the European Communities 1996). Volný pohyb zboží, osob a kapitálu se stal jádrovou oblastí evropské politiky. Následkem bylo přidání koridorů i do Smlouvy o ES. Konkrétní znění přímo z této smlouvy zní: „Za účelem dosažení cílů uvedených v článcích 14 a 158 [Smlouvy o ES], umožnění občanům Evropské Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním územním samosprávným celkům plné využití výhod z vytvoření prostoru bez vnitřních hranic, je nutné přispívání Společenství ke zřizování a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravy, telekomunikací a energetické infrastruktury.“

Pro nadnárodní společnosti jsou koridory nezbytným prvkem jejich fungování. Prvním hlediskem jsou virtuální sítě přinášející usnadnění v rámci komunikací a marketingu. Druhým, neméně důležitým, faktorem jsou koridory fyzické. Již na počátku sedmdesátých let došlo ke změně výroby z tradičního fordovského modelu přinášejícího úspory z rozsahu na moderní flexibilní systém rozdělující některé části podniků mezi skupinu subdodavatelů (Castells 1996).

Flexibilní systém nahradil nákladné provozy skladů alternativní variantou dodávek just-in-time. Citlivým místem flexibilního systému je náročnost na logistiku, která je podmíněná vysokou úrovní infrastruktury. H. Priemus (2003) vidí v koridorech i další přínosy. Výstavbu nových koridorů dává do souvislosti s myšlenkou vyváženého polycentrického rozvoje. Nové dopravní osy pak zajišťují vnitřní sociální soudržnost, která překonává sociálně-ekonomickou polarizaci mezi jádrem a periferními regiony. Předpokládá, že zakotvení okrajových regionů v prostorově-ekonomickém systému v Evropě způsobí vyváženější udržitelný hospodářský růst. L. Albrechts (1997) ve své studii o Megakoridorech tvrdí, že budování nových, velkých infrastruktur je nejen prostředkem k usnadnění pro rostoucí mezinárodní toky, ale že masivní investice do infrastruktury jsou také nástrojem k oživení ekonomiky. Dále tvrdí, že strategie budování a financování koridorů potřebuje značnou revitalizaci. Veřejné investice do projektů infrastruktury jsou dle jeho názoru nezbytné a tento spící kapitál soukromých investorů lze mobilizovat pouze masivními výdaji ze strany vlády.

Výstavba a optimalizace transevropských koridorů je výsledkem implicitních a explicitních strategií silně propojených s neoliberálním politickoeconomickým systémem. Nadnárodní společnosti, politické subjekty, (jako je třeba Evropské společenství), ale také regionální orgány a soukromé subjekty určují režim, který je do značné míry formovaný prostorem toků (Priemus, Zonneveld 2003). Z konceptualizace evropských územních plánů je zřejmé, že obraz homogenní Evropy úzce souvisí s virtuálním a fyzickým spojením a je hlavním bodem na evropském procesu politiky. Tento proces je řízen rostoucím počtem nadnárodních, národních a soukromých aktérů a dává si za cíle rozvíjet prostor toků potřebných k zajištění volného pohybu kapitálu, osob a zboží, zlepšení kvality životního prostředí a ochranu toku surovinových zdrojů (Albrechts 1997).

Jak vyplývá z předcházejícího textu, dopravní koridory sehrávají a v budoucnosti budou sehrávat stále větší roli. Dle mého názoru v souvislosti se stále rostoucím trendem transformace managementu firem z fordistické úspory z rozsahu do flexibilní výroby, založené na logisticky přesných dodávkách just-in-time, budou dopravní koridory nezbytným faktorem ovlivňující úspěšnost řízení průmyslové výroby a tím budou ovlivňovat celkový hospodářský růst.



## 2. TRANSEVROPSKÉ SÍTĚ TEN-T

Před samotným definováním a vymezením transevropských sítí TEN-T jsem pro těsné geografické vazby dopravních a rozvojových os s ekonomikou zařadil do této kapitoly stručné shrnutí ekonomické struktury Evropy.

Prostorové rozložení ekonomické struktury má výrazný dopad na rozložení významných makroregionů a vymezení jádra, semiperiferie a periferie, které ovlivňuje směry orientace rozvojových os.

Ekonomická struktura se odvíjí z jádrové oblasti s charakteristickými znaky:

- Vysokou hustotou zalidnění
- Vysokou hustotou dopravní sítě
- Ekonomickou výkonností
- Výskytem největších metropolitních oblastí
- Vysokou mírou konkurenceschopnosti

M. Liebenath (2006) ve své publikaci o přeshraničním územním rozvoji definuje v Evropě dvě jádrové oblasti:

- Modrý Banán a Západoevropský pentagon
- Nový Banán a Středoevropský pentagon

Modrým banánem bylo od roku 1989 označováno území od jižní Anglie až po Milán vyznačující se koncentrací obyvatelstva a kapitálu. Z obrázku číslo 3 je možné identifikovat jeho lokalizaci. Začíná ve střední Anglii, pokračuje přes Belgii, Nizozemí a Lucembursko do západního Německa, Švýcarska a severní Itálie. Toto území je z velké části pokryto zástavbou a v plném rozsahu je propojeno infrastrukturou. (Leibenath 2006).

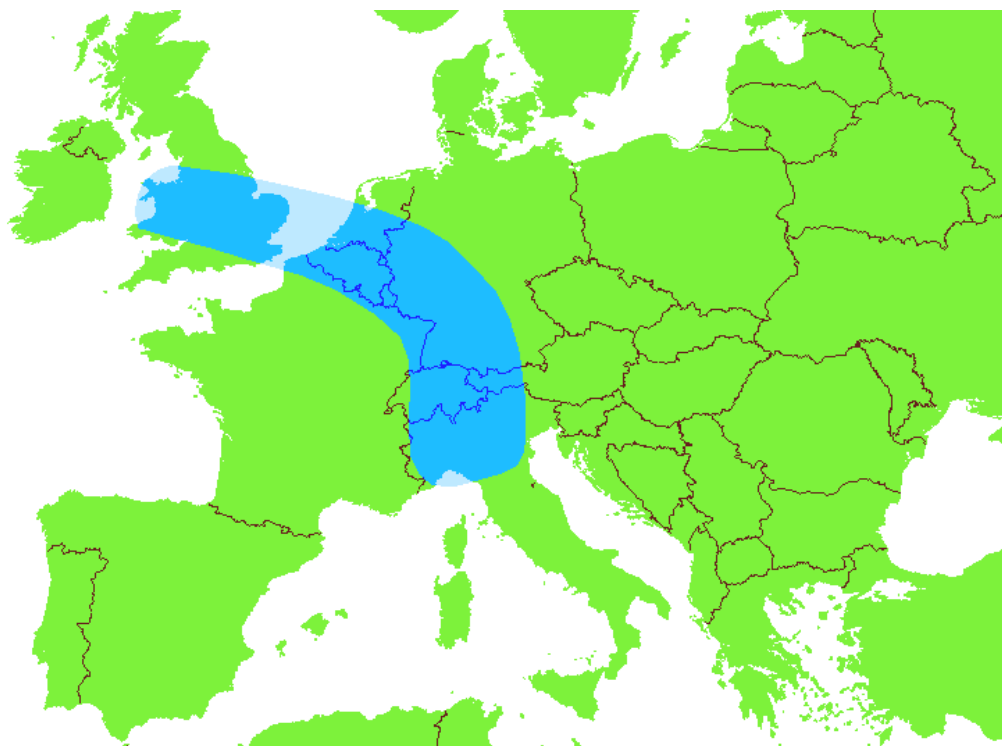
Hlavními metropolemi této oblasti jsou Londýn, Brusel, Amsterdam, Kolín nad Rýnem, Curych a Milán.

Modrý banán bývá často rozšiřován do tvaru Západoevropského pentagonu. Vrcholy pentagonu jsou umístěny do metropolí: Londýn, Paříž, Milano, Mnichov a Hamburk. Specifické znaky tohoto pentagonu v době, kdy měla Evropská unie pouze 15 členských zemí, byly:

- 18 % celkové plochy EU15
- 41 % obyvatel z EU15 (téměř 90 milionů)
- 49 % HDP EU15
- 75 % výdajů na vědu a rozvoj.

Z hlediska polohy je pro Česko zajímavější druhé jádro, „Nový Banán“ rozšířený do Středoevropského pentagonu. M. Leibenath (2006) určil jako vrcholy pentagonu města: Berlín, Praha, Bratislava, Budapešť a Varšava. Prostor mezi vybranými městy je v současné době chápán jako semiperiferie se sklonem ke vzniku druhé jádrové oblasti. Důvodem vytvoření další jádrové oblasti je známý trend regionálního prostorově ekonomického rozvoje v nových členských státech EU po roce 1989, a sice dominantní postavení hlavních měst s funkcí „brány“ pro příchod investic a šíření modernizace (Leibenath 2006). V transformující periferii se formují rozvojové osy dávající vznik rozvojovým oblastem.

*Obr. č. 3: Osa modrého banánu*



*Zdroj: <http://www.matzem.cz/>, staženo dne 15. 4. 2011*

## **2.1. KONTEXT VZNIKU TEN-T**

V následující části této kapitoly jsem se podrobněji zabýval transevropskými sítěmi TEN-T. se stručným popisem jejich historie, definicí významu sítě TEN-T a metodikou jejich vymezování. Pozornost jsem věnoval základním dokumentům v této oblasti - Zelené a Bílé knize. Absence vhodného propojení států Evropské unie moderní fungující infrastrukturou vedla ke zpomalování ekonomiky a činila ideály jednotného trhu, svobody pohybu zboží, osob a služeb bezpředmětnými. Proto se na konci roku 1980 objevila myšlenka Transevropské

sítě. Výstavba sítě infrastruktury se ukázala nejen jako nezbytný prvek pro hospodářský růst, ale také vytvořila řadu pracovních míst (Generální ředitelství pro regionální politiku 2010).

Podle podmínek Smlouvy o založení Evropské unie musí unie usilovat o podporu transevropské sítě jako klíčového prvku pro vytvoření jednotného trhu a posílení hospodářské a sociální soudržnosti. Dle tohoto cíle vytváří Společenství hlavní směry zahrnující priority, identifikace projektů společného zájmu a hlavní rysy opatření pro tři klíčová odvětví:

- Doprava
- Energetika
- Telekomunikace

Do transevropských sítí jsou začleněny dopravní, energetické a telekomunikační infrastruktury. Dále se pod ně řadí systémy řízení dopravy, lokalizační a navigační systémy. Dopravní infrastruktura zahrnuje především dopravu silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, mořské dálnice, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a další body vzájemného propojení modálních sítí (Oficiální stránky Evropské komise Networks basis 2011). Směrnice definují silniční síť TEN-T jako komplex složený z dálnic a rychlostních komunikací a to jak stávajících, nových nebo nutných k opravě. Celková délka dálnic a rychlostních komunikací včetně těch, u kterých je nezbytná jejich modernizace, dosahovala v roce 2007 přibližně 99 000<sup>1</sup> km. Celkově EU disponuje 5 000 000<sup>1</sup> km zpevněných komunikací. Z celkové sumy je v EU27 71 000<sup>1</sup> km označeno jako dálnice, které jsou součástí páteřního systému transportu osob a zboží. V roce 2005 se ze stávající sítě TEN-T skládalo 70 % z dálnic a rychlostních komunikací. Zbylých 30 % je nutné ještě vybudovat či alespoň modernizovat, rozšířit a změnit jejich označení. Za modernizaci sítě je považováno zlepšení stavu vozovky, zvýšení její kapacitní únosnosti, rozšíření o další pruhy, zavedení elektronického výběru mýtného, rozšíření nouzové a krizové řízení, ale také doplnění těchto komunikací o cestovatelské informační služby a podobně. Všechny druhy vylepšení zvyšují pohodlí, celkovou úroveň služeb a hlavně bezpečnost, síť TEN-T však prodlužují až po změně jejich kategorie (ze silnic na dálnice a rychlostní komunikace). Dále je zde 216 000<sup>1</sup> km železničních tratí. Modernizovaných elektrifikovaných železnic je z toho přibližně 108 000<sup>1</sup> km. Poslední součástí systému jsou splavné vnitrozemské vodní cesty, jejichž délka je dohromady 41 000<sup>1</sup> km.

---

<sup>1</sup> Údaje převzaté z <http://ec.europa.eu/>

Právní základ transevropských dopravních sítí je stanoven ve člancích 170 až 172 ve Smlouvách o fungování Evropské unie. Jejich primárním účelem je usnadnění volného pohybu a transportu osob, zboží, služeb a také informací (OS EC Legislation 2011). Postupy při jejich vymezování a vybudování zahrnují také operační schopnosti vnitrostátních sítí.

Sít TEN-T vzniká přestavbou, spojováním a výstavbou nových prioritních dopravních koridorů. Jednou ze základních podmínek pro zařazení silnice do sítě je její šíře, a to směrově dělený čtyřpruh (viz obr. č. 4). Jedná se především o přestavby současných silnic I. třídy na rychlostní komunikace. Uznány mohou být i silnice I. třídy, které mají prostorové rezervy na přestavbu a jejich realizace proběhne v dohledné době. Dalším důležitým bodem je, že žádný úsek sítě TEN-T nesmí být slepý. V tomto případě tvoří výjimku ukončení v námořním přístavu a i zde na silniční síť zpravidla navazuje síť mořská. V současné době je síť TEN-T dvouúrovňová a dělí se na:

- CORE network
- COMPREHENSIVE network

Do češtiny jsou tyto pojmy oficiálně překládány podle mého názoru poněkud nepřesně. CORE NETWORK je základní páteřní síť. Je u ní patrná určitá nadřazenost a je charakteristická svou prioritou, zajišťující preferovanou výstavbu a možnými vyššími dotacemi. Z hlediska polohy by toto mohlo být pro Českou republiku výhodou. COMPREHENSIVE NETWORK je pak globální síť. Ta je podstatně širší než síť prioritní a zahrnuje většinu hlavních tahů EU. Jedná se především o páteřní dálniční a hlavní železniční spojení. (South East European transport axis cooperation 2010)

*Obr. č. 4: Čtyřpruh*

*Zdroj: Klub digitální fotografie <http://www.dfklub.cz/>, staženo dne 5. 4. 2011*

## **2.2. METODIKA VYMEZENÍ SÍTÍ TEN-T**

Rozvoj transevropských sítí je založen na již vzniklých či plánovaných národních sítích. Dochází k jejich propojení a ke vzniku nadnárodní sítě propojující jak členské státy Evropské unie mezi sebou, tak k integraci Společenství s okolními nečlenskými státy. Podstatou je, že členské státy poskytnou národní plány, které pak Evropská komise projedná a na jejich základě vznikne transevropská síť (OS EC Legislation 2011). V rámci národních plánů jsou jak realizované koridory, tak i koncepce a abstrakty, kudy by se měl vývoj infrastruktury v dané zemi ubírat, včetně rozpracovaných programů lokalizace národních dopravních koridorů.

Infrastruktura TEN-T je založena na vysoké kvalitě a bezpečnosti dopravních služeb. Její funkčnost není omezena pouze na rámec EU, ale poskytuje také kontakt se sousedními zeměmi. Proto je třeba stanovit prioritní síť a koncepční pilíř potřeb příslušných cílů dopravní politiky (European Sea ports organisation 2011). Prioritní síť jsou předmětem společné dopravní politiky a poskytují základ pro budoucí rozvoj dopravních sítí. Při plánování sítě se musí vzít ohled i na sousední země. Příkladem mohou být státy Evropské hospodářské unie a Švýcarsko, které sice nejsou členskými státy EU, ale jsou pro ni hospodářským trhem a partnery při mnoha projektech.

Metodologické otázky projektování revidované transevropské dopravní sítě jsou zaměřeny zejména na geografické jádro sítě. Preferují prioritní projekty, jako je propojení stávající infrastruktury, ale také projekty potřebné k dokončení sítě a propojení se sousedními nečlenskými státy. Důležité jsou také aktualizace komplexní sítě. Metodika vymezení dopravní sítě je v souladu s cíli politiky TEN-T. Je konstruována na podporu vnitřního trhu, sociální, územní a hospodářské soudržnosti a udržitelnosti. Snaží se napojit síť TEN-T i na dopravní koridory nečlenských států, účinně využít stávající infrastrukturu a zapojit existující služby s dopravou související (MD ČR 2005). Při vymezování je také brán v potaz vztah národního a evropského plánování. Důležitým faktorem je i vymezení kategorií. Ne všechny stávající koridory splňují normy pro zařazení do sítě TEN-T a některé nemají prostory a možnosti pro rozšíření. Z tohoto důvodu bere metodické vymezení ohled i na kritéria jako je evropská přidaná hodnota, síťový efekt, ale také technické normy a kapacitní požadavky. Doprava je v současné době významným zdrojem negativních environmentálních vlivů, proto se posuzují také vlivy na životní prostředí, které souvisejí i se změnami klimatu. Při realizaci nových dopravních záměrů není možné vyloučit negativní účinky hluku a imisí z ovzduší na životní prostředí. Při metodice vymezení pak dochází k prověření variant územních studií vedení trasy koridoru pro silniční komunikaci tak, aby byla vybrána varianta s nejmenším negativním vlivem na životní prostředí a k využití všech dostupných opatření ke snížení negativních důsledků dopravy. Je snahou, aby při vymezování nebyly zohledňovány pouze ekonomické a technologické podmínky a výstupy z rigidních modelů, ale aby byly provedeny analýzy alternativních řešení a posudky na komplexní dopady těchto vymezení. Při vymezování dochází k lokalizaci úzkých míst, jejich interpretace a následné řešení, zda je kvůli rozsahu možné úzké místo ignorovat, rozšířit, či je nutné koridor přemístit.

Evropská přidaná hodnota je principem, na kterém je postavena spolupráce mezi organizacemi z evropských členských i asociovaných zemí. K tomu, aby organizace mohla zrealizovat svůj záměr předložený v projektu, musí využít znalostí ostatních firem, které se specializují na jiné pracovní oblasti a které budou v projektu spolupracovat na vytvoření konkrétního výstupu naplňujícího priority programu. Dochází zde k výměně expertíz a know-how a k řešení konkrétní problematiky v evropském měřítku. (Visegrad EU portal 2011)

Síťový efekt je definován jako změna příjmů z nabízeného statku v závislosti na změně počtu subjektů poptávajících tento identický statek (Liebowitz, Margolis 1995)

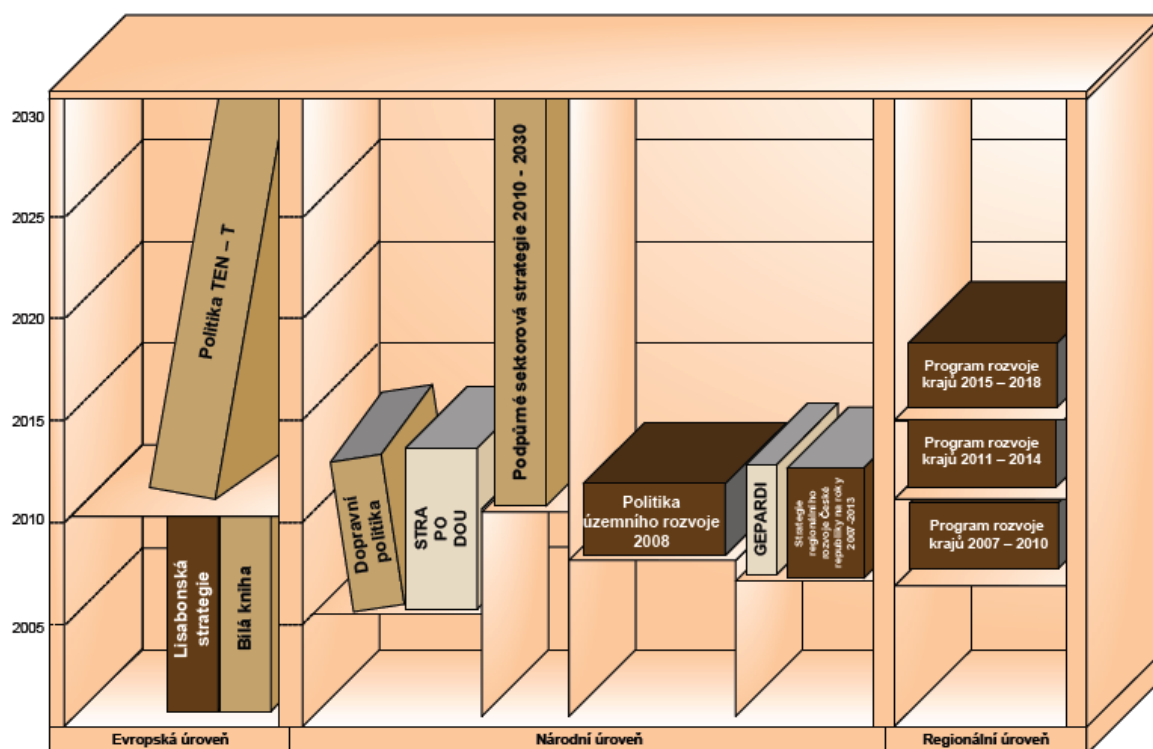
Výstupem metodiky je soulad kvantitativních i kvalitativních prvků, jejich průnik pak tvoří základ pro návrh koherentní sítě.

### **2.3. ZELENÁ KNIHA A BÍLÁ KNIHA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY**

Jedním ze základních dokumentů, který ovlivňuje lokalizace výstavby a renovaci dopravních koridorů, je „Zelená kniha“. Obecná teorie definuje „Zelené knihy“ jako diskusní dokumenty zveřejňované Komisí vztahující se k určité oblasti politiky - k tématu, který se Komise chystá regulovat. Ukazují směr, kterým se regulace jednotného trhu bude v budoucnu ubírat. Tyto dokumenty jsou určeny především zúčastněným stranám, organizacím i jednotlivcům, které jsou vyzývány k zapojení do procesu konzultace a debaty. Snaží se vytvořit prostor k rozvaze a zahájit tak konzultaci na evropské úrovni na určité téma. Obecně „Zelené knihy“ prezentují široké spektrum nápadů a předkládají je veřejnosti k diskuzi, v případě dopravních koridorů TEN-T se jedná o přijetí jejich vedení v makroregionu Evropy.

Vyvolané konzultace jako reakce na „Zelenou knihu“ pak mohou vést až k vydání „Bílé knihy“. „Bílé knihy“ jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Společenství v určité oblasti. Většinou navazují na „Zelené knihy“ zveřejněné s cílem podnítit proces konzultace na Evropské úrovni. „Bílé knihy“ obsahují oficiální návrhy pro určité oblasti politiky (celek návrhů k postupům na komunitární úrovni) a mají napomáhat jejich rozvoji. Jsou následně programovým dokumentem střednědobého výhledu. V případě dopravních koridorů TEN-T tak „Bílá kniha“ obsahuje již konkrétní dokument, obsahující realizaci jednotlivých investičních záměrů v definovaných časových harmonogramech s konkrétními finančními prostředky (BOZP 2011). Obrázek č. 5 ukazuje pozici „Bílé knihy“ v souladu s ostatními dokumenty.

Obr. č. 5: Rámcový přehled strategických dokumentů



#### Legenda:

**tmavě hnědá** – dokumenty týkající se územního rozvoje zahrnující rovněž dopravní sektor

**středně hnědá** – strategické dokumenty z oblasti dopravy

**světle hnědá** – dokumenty týkající se dopravní infrastruktury

*Zdroj: Dopravní sektorové strategie, Operační program Doprava, PwC, 2009*

„Zelená kniha“ byla zveřejněna v únoru 2009 s cílem otevřít diskuzi o revizi politiky TEN-T. Jednalo se o lepší integraci transevropských dopravních sítí ve službách společné dopravní politiky. „Zelená kniha“ pak konkrétně odkazuje na vývoj politik TEN-T za posledních 15 let, nastiňuje úkoly do příštích let a desetiletí, upřednostňuje dosažení cílů v oblasti klimatických změn a navrhuje možnosti pro další postup. Veřejná konzultace byla generovaná vysokou úrovní účasti ze strany těch, kteří mají zájem na rozvoji sítě TEN-T - zástupci z členských států, regionálních a místních orgánů, průmyslu, finanční a výzkumu instituce, uživatelé infrastruktury, nevládní organizace a jednotliví uživatelé z členských států EU i mimo EU. Následně proběhla analýza konkrétních zjištěných problémů v procesu „Zelené knihy“. Jejím prvotním významem je péče o duševní zdraví evropského obyvatelstva. Argumentací je zejména, že duševní nemoci způsobují značné ztráty hospodářskému, sociálnímu, vzdělávacímu jakož i trestnímu a soudnímu systému a jsou pro tyto systémy rovněž významnou zátěží. Vezme-li se v potaz péče o duševní zdraví, může EU snadněji dosáhnout na některé strategické cíle politiky EU, mezi něž patří vrátit Evropu zpět na cestu



k dlouhodobé prosperitě, udržet oddanost Evropy solidaritě a sociální spravedlnosti a přinést hmatatelné praktické zlepšení kvality života evropských občanů (OS EC Roadmap 2010). Výstupem zveřejnění „Zelené knihy“ bylo vydání dokumentu Konzultace o budoucnosti Transevropské dopravní sítě, zahrnující popis metodiky vypracování páteřní sítě. Doprovázena je ex-post analýzou minulých politik TEN-T. Na základě těchto dílčích kroků bude hlavní legislativní návrh, vyplývající z procesu „Zelené knihy“, návrh Komise na přepracování stávajících hlavních směrů TEN-T. Nově revidovaná směrnice by mohla být připravena k přijetí Komisí v polovině roku 2011 (OS EC TEN-T review 2011).

„Zelená kniha“ však nelokalizuje dopravní koridory, neobsahuje vymezení nové výstavby napojení na síť ani nedefinuje jednotlivé tahy, které budou do sítě TEN-T zařazeny. Jejím předmětem je definice politického přístupu. Způsob, jakým budou síť utvářeny a jaké druhy projektů budou předmětem společného evropského zájmu, obsahuje „Bílá kniha“. Teprve na základě přijaté varianty podoby transevropských sítí včetně definice cílů politiky TEN-T budou zahájeny další kroky k definici transevropské sítě jako takové (MD ČR 2005).

### 3. PROJEKTY REALIZACE DOPRAVNÍCH OS V EVROPĚ

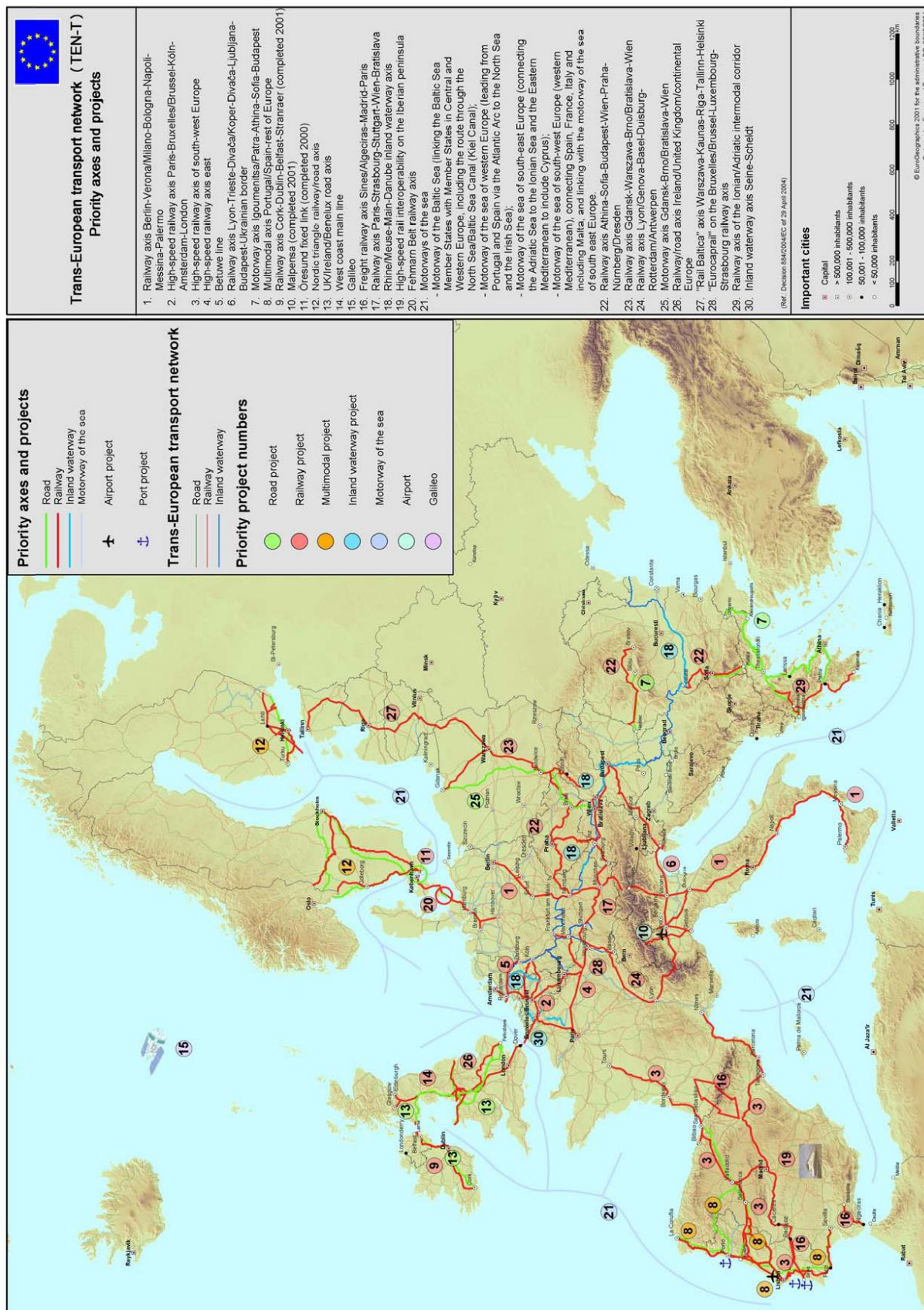
V této části jsem se zaměřil na konkrétní vymezení projektů realizace dopravních os v rámci makroregionu Evropy. Uvedl jsem 30 prioritních projektů a projekty relevantní k tématu práce jsem popsal podrobněji. Pozornost jsem věnoval projektům, které se svým geografickým významem nejvíce dotýkají území Česka.

V rámci Evropy je vymezeno 10 nejdůležitějších mezinárodních dopravních koridorů. Devět z těchto koridorů je železničních a silničních. Obvykle spojují stejná města a jejich trasy jsou paralelní. Desátým koridorem je vodní koridor, který je lokalizován do vodního toku řeky Dunaj. Cílem koridorů je kompletní celistvé propojení Evropy, zlepšení dopravní dostupnosti a zvýšení úrovně cestování (MD ČR 2005). U železničních koridorů se dbá především na snížení doby cestování a zvýšení celkové úrovně cestování. Železniční doprava si svou modernizací také dává za cíl zvýšení konkurenceschopnosti vůči dopravě silniční. S určitou nadsázkou lze konstatovat, že dopravní koridory se snaží spojit Skandinávii se Středozemním mořem a pobřeží Atlantického oceánu s východním pohořím Ural.

Deset nejdůležitějších dopravních koridorů je rozpracováno v podobě 30 prioritních projektů, které tvoří základní síť TEN-T, transevropskou dopravní infrastrukturu. Tyto hlavní projekty evropského zájmu byly schváleny evropskou komisí po návrzích a vyjádření všech členských států. Výstavba celého projektu by dle rozvrhnutého naplánování měla být uskutečněna do roku 2020. Kritériem pro jejich schválení a výstavbu je jejich přínos pro evropskou přidanou hodnotu a pro evropský udržitelný rozvoj (OS EC 30 priority axes 2011).

Z 30 klíčových projektů (viz obr. č. 6), které mají za cíl zvýšit ekonomickou efektivnost evropského dopravního systému a poskytnout přímé výhody pro evropské občany, je 18 železničních projektů, 3 jsou smíšené železniční-silniční projekty, 2 projekty se týkají vnitrozemské vodní dopravy a jeden se odkazuje na námořní dálnice. Právě poslední projekt má vysokou prioritu. Argumentem vysoké priority tohoto projektu je šetrnost námořní dopravy k životnímu prostředí, která přispívá k boji proti změně klimatu (OS EC 30 priority axes 2011).

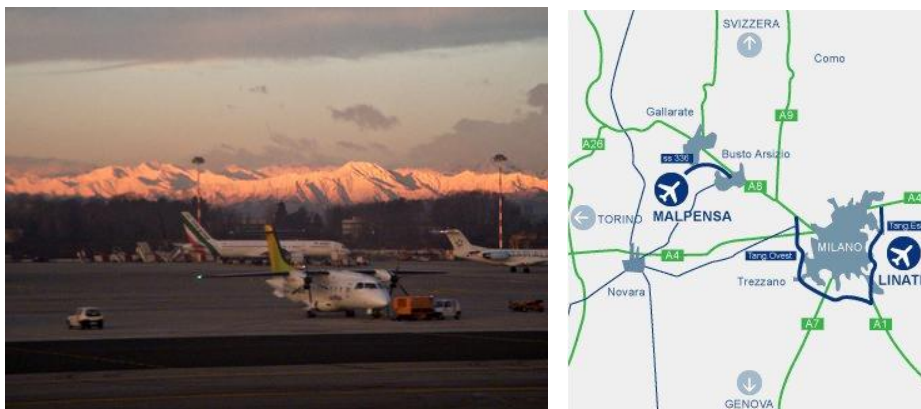
Obr. č. 6: 30 prioritních projektů, za rok 2010



Zdroj: European Commission, [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/maps\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/maps_en.htm), staženo dne 17. 4. 2011

Doposud byly zcela dokončeny následující projekty. Jedním z nich je projekt Øresund, vytvoření pevného spojení v trojúhelníku severního Německa a hlavně Dánska se Švédskem. Prioritním cílem projektu bylo propojení dánského regionu v oblasti města Kodaně se švédským regionem okolo města Malmö a to jak vybudováním silničního, tak železničního koridoru. Z evropského hlediska to znamená snazší propojení severských států se střední Evropou. Projekt byl charakterizován jako velmi úspěšný, hlavně z hlediska vlivů na životní prostředí. Druhým dokončeným projektem je rekonstrukce letiště Malpensa v Miláně (viz obr. č. 7 a č. 8), které bylo vybráno kvůli své strategické pozici v Lombardii, přímo na železniční a silniční křižovatce do Švýcarska. V současnosti jen letiště Malpensa samo o sobě přepraví 23 miliónů osob ročně a spolu s dalšími dvěma milánskými letišti je hodnota přepravených osob za rok až téměř 40 miliónů. Třetím dokončeným projektem je železniční trať Betuwe, železniční osa Cork – Dublin - Belfast-Stranraer a železniční trať West coast main line (WCML) Betuwe, která spojuje dvojkolejnou železnici významný přístav Rotterdam s německými hranicemi a buduje tak konkurenci v současnosti rozsáhlejší a využívanější silniční nákladní dopravě. Tento projekt podporuje stimulaci přeshraniční spolupráce v rámci jednotného evropského trhu. Cílem bylo opět vytvoření konkurenceschopné železniční tratě propojující tři nejdominantnější města na ostrově Irsko, a to Corku a Dublinu v Irské republice s Belfastem v severním Irsku. Posledním čtvrtým dokončeným projektem je WCML, páteřní síť železničních tratí ve Spojeném království spojující Londýn s Birminghamem a Manchesterem překonávající vzdálenost 850 kilometrů s kapacitou vyšší než 2000 vlaků denně.

*Obr. č. 7 a č. 8: Letiště Malpensa*



*Zdroj: <http://www.sea-aeroportimilano.it>, staženo dne 17. 4. 2011*

Přehled o potenciálním přínosu sítě TEN-T je možný získat z informace, že u zbylých 25 projektů už byly započaty stavební práce a mnoho úseků je již v provozu. Doložena je tak optimální spolupráce při realizaci výstavby prioritních projektů, nejen z finančního hlediska, ale hlavně z hlediska koordinačního a komunikačního.

Z důvodu tématu a rozsahu práce se nebudu zabývat všemi 25 projekty, ale zaměřím se pouze na vybrané projekty silničních komunikací. Prvním ryze silničním projektem z vybraných 30 prioritních os je projekt s pořadovým číslem 7. Jedná se o dálniční propojení měst Igoumenitsa, Patra (3. největší řecké město), Athén, Sofie a Budapešti. Cílem tohoto projektu je vybudovat dvě nové dálnice přes Řecko a spojit tak hlavní město Athény se střední a východní Evropou (OS EC 30 project-7 2011). První větev je navázána na IV. transevropský dopravní koridor a spojuje Athény s Budapeští, odkud pak pokračuje na Bukurešť až do Constanty (největší rumunský přístav). Druhá větev se orientuje na východ a bude vyústěna u řecko-tureckých hranic, čímž napomáhá expanzi hospodářské politiky EU. Projekt číslo 8 je multinodální. Zahrnuje výstavbu železnice i výstavbu silniční komunikace. Cílem tohoto projektu je propojit Portugalsko a Španělsko kvalitní dopravní infrastrukturou na poli železniční i silniční dopravy se zbytkem Evropy. Trasa koridoru je vedená významnými městy pyrenejského poloostrova za účelem propojení důležitých námořních přístavů, letišť a dalších dopravních uzlů. Mezi související sub-projekty patří výstavby nového letiště v Lisabonu (OS EC 30 project-8 2011).

Multinodálním projektem je také č. 12. Kromě železniční a silniční infrastruktury zahrnuje i námořní dopravu. Prioritou transevropské sítě je její návaznost. Jedním z prioritních předpokladů pro schválení projektu je absence slepých konců. Koridory smí končit pouze v přístavech. Tento projekt navazuje na již výše zmíněný projekt Øresund (OS EC 30 project-12 2011). Opět jde o propojení hlavních měst, tentokrát se týká severského trojúhelníku mezi Kodaní, Stockholmem a Helsinkami, odkud pokračuje směrem k ruským hranicím.

Projekt číslo 13 je privátně zaměřen na zlepšení dopravních vztahů sousedícího Irsku se Spojeným královstvím. Důsledkem je renovace stávajících silnic na dálnice, které umožňují intenzivnější zatížení těchto spojů (OS EC 30 project-13 2011). Dalším důsledkem je také zkrácení cestovní doby mezi ostrovy a kontinentální Evropou a ostrovy. Celý projekt probíhá v souladu s požadavky na snižování negativních dopadů na životní prostředí.

Z pohledu Česka je velmi zajímavý projekt Galileo. Evropský podnět globálního družicového navigačního systému, který poskytuje velmi přesné navigační služby pod civilní kontrolou. Již existující obdobné systémy:

- americký systém Navstar GPS
- ruský GLONASS

Zatím Galileo poskytuje autonomní navigaci, umožňuje určování polohy a určování času, bude zároveň interoperabilní s dalšími dvěma globálními navigačními družicovými systémy, GPS a GLONASS. Po úplném zavedení systému Galileo do provozu se bude skládat z 30 družic a se související pozemní infrastrukturou. Družice budou obíhat ve výšce 23 tisíc kilometrů nad povrchem Země po drahách se sklonem  $56^\circ$  k zemskému rovníku ve třech rovinách, vzájemně vůči sobě posunutých o  $120^\circ$ . V oficiálním znění programu (OS EC 30 project-Galileo 2011) je složení družicového systému: 27+3. Důvodem je, že každá dráha se bude skládat z 9 pozic pro družice. Desátá pozice bude záložní a bude využita v případě selhání jedné z družic okamžitým nasazením záložní družice. Pro Česko je důležitá skutečnost, že tento největší vědeckotechnický projekt EU bude hostit právě Praha a náklady na jeho realizaci by mohly podle aktuálních odhadů dosáhnout do roku 2013 až 8 miliard Eur (OS EC 30 project-Galileo 2011). Cena za pouhý provoz systému by pak měla dosahovat až miliardu ročně. Je pochopitelné, že Česko by mohlo profitovat z celkových, ale také přidružených investic s projektem spojených. Projekt však provázely mnohé protesty proti jeho realizaci (Stále zastoupení ČR při Evropské unii 2010). Na těchto internetových stránkách je zmíněna diskuse o vztahu přínosu projektu Galileo a jeho značných investičních nákladů. Nejsilnějším uvedeným argumentem ve prospěch realizace byla skutečnost, že USA mohou v případě nebezpečné situace snížit přesnost GPS. To by mohlo nejen výrazně zkomplikovat a ohrozit život běžného uživatele, ale znemožnilo by to například i řízení letového provozu. Druhý argument je technologický. V případě realizace projektu Galileo by byla zajištěna spolupráce se systémem Glonass, čímž bude dosaženo ještě přesnějšího, rychlejšího a dostupnějšího systému GNSS.

Severojižní bývalý pan-evropský dopravní koridor VI. byl transformován do projektu č. 25. Jeho cílem je spojit významný polský přístav Gdaňsk spolu s Bratislavou a Vídní. I tento projekt je označen jako multimodální. Proběhne modernizace gdaňského přístavu s rozšířením nákladových terminálů, modernizace stávajících a výstavba nových dálnic a železnic (OS EC 30 project-25 2011). Dotčenou oblastí je Polsko, Česko, Slovensko a Rakousko. Obě větve projektu již v minulosti existovaly, je však nezbytná jejich renovace a přestavba ze silnic na dálnice. Větev vedoucí na Bratislavu prochází rozvíjející se Žilinou, kde by dle mého názoru mohl koridor pomoci zjednodušit a zlevnit logistiku jihokorejské automobilky KIA. Západní koridor vedoucí na Vídeň prochází městem Brno.



Na základě prostudování související literatury se domnívám, že stanovení 30 prioritních projektů přinese účelnější využití finančních prostředků EU. Jednotlivé vzájemně neprovázané koridory jsou nahrazovány budováním komplexní sítě zajišťující zlepšení evropské ekonomiky a snížení silničních kongescí<sup>2</sup>. Dle prognóz Evropské komise budou do roku 2020 kongesce sníženy až o 14 % (OS EC kongesce 2009). Stejný server také vyčíslil hodnotu časových úspor v mezinárodní přepravě na 8 miliard € ročně. Z výzkumu TIPMAC navíc vyplývá i zvýšení HDP až o 0,30 % a vytvoření až milionu nových pracovních míst. Je pochopitelné, že s rozdělením sítě TEN-T na dvě úrovně nejsou zejména nové členské státy spokojené (vybudování kvalitní vnitrozemské infrastruktury bude vyžadovat alokaci větších částek ze státních rozpočtů), ale v současné finanční situaci se tento způsob nabízí jako jediné efektivní řešení, které by v horizontu 10 let mohlo zajistit propojení význačných regionů EU (IST WORLD 2003).

---

<sup>2</sup> Výkladový slovník cizích slov <http://slovník-cizich-slov.abz.cz/> definuje kongesci jako: dopravní zácpu; ucpání překrvení nebo městnání krve

#### 4. DOPRAVNÍ OSY NA ÚZEMÍ ČESKA

V návaznosti na předchozí kapitoly, věnované koridorům v rámci evropského prostoru, jsem se v následující části zaměřil na konkrétní vymezení projektů dopravních os v rámci Česka. Na základě obdobné analýzy, kterou jsem provedl v předcházející kapitole na příkladu makroregionu Evropy, stručně charakterizuji obecnou dopravní situaci v rámci regionu Česka s uvedením změny, která nastala po podepsání Schengenské dohody.

V bakalářské práci jsem se v souladu se stavem a prioritami dopravní sítě v Česku, obsaženými v přijaté „Superstrategii Ministerstva dopravy“ věnoval výhradně silniční dopravě. Železniční koridory byly z velké části již zrekonstruovány a dotčená strategie se soustředí na klíčové řešení v hustě obydlených oblastech, které umožní větší rozvoj a širší integrování železnice do dopravního systému (MD ČR 2011). Z geografického hlediska rozvoje území toto považuji za především lokální problémy, a proto jsem se jimi ve své práci podrobněji nezabýval, obdobně jako vodní a leteckou dopravou. Podporu pro toto rozhodnutí spatřuji i ve skutečnosti, že v současnosti byly v rámci operačního programu strukturálních fondů Doprava v programovém období 2007 - 2013 převedeny finanční prostředky ve výši 9 miliard Kč<sup>3</sup> z prioritní osy železnice do prioritní osy silnice.

Následně jsem se zabýval konkrétní realizací jednotlivých prioritních dopravních os. Stručně jsem popsal stávající dálniční síť, pozornost jsem věnoval historickému vývoji její výstavby a z geografického hlediska i nedostatkům ovlivňujícím územní rozvoj.

Ve vazbě na dálniční síť jsem do závěru této kapitoly zahrnul stručný přehled budovaných silničních komunikací I. třídy, které mají bezprostřední dopad na evropské územní vazby se sousedními státy.

Dopravní napojení na sousední státy je silniční dopravou realizováno převážně prostřednictvím dálnic a silnic I. třídy. Menší mírou se do tohoto procesu zapojují také silnice II. třídy a nepatrně i silnice III. třídy. Dnem 21. prosince 2007 vstoupila Česká republika do Schengenského prostoru. Vstoupila tak do „Evropy bez hranic“. Tímto pojmem se rozumí neomezené překračování hranic kdykoliv a kdekoliv (pokud to není v rozporu s vnitrostátními předpisy). Než Schengenská dohoda vstoupila v platnost, platilo překračování hranic jen na hraničních přechodech dohodnutých oběma státy (OS celní správy ČR 2009). Z toho

---

<sup>3</sup> Údaj převzatý ze Superstrategie Ministerstva Dopravy, (MD ČR 2011)



vyplývala značná omezení. Většina hraničních přechodů byla lokalizována na dálnicích a silnicích I. třídy. V Schengenském prostoru je možné překročit hranici po silniční komunikaci jakéhokoliv řádu, které na sebe mají návaznost v sousedním státě. Většina silnic nižšího řádu však nesplňuje kritéria pro zvýšení objemu dopravy. Vznikají rozpory s ochranou životního prostředí, které se týkají šířky komunikací a jejich kapacity. Proto jsou uplatňována restriktivní opatření k užití méně významných silnic pro příhraniční dopravu, a to zejména na dopravu nákladní, pokud k tomu není silnice uzpůsobena (Doudová 2009).

*Obr. č. 9: Poloha Česka, pro rok 2011*



*Zdroj: <http://www.czech.cz/cz>, staženo dne 5. 4. 2011*

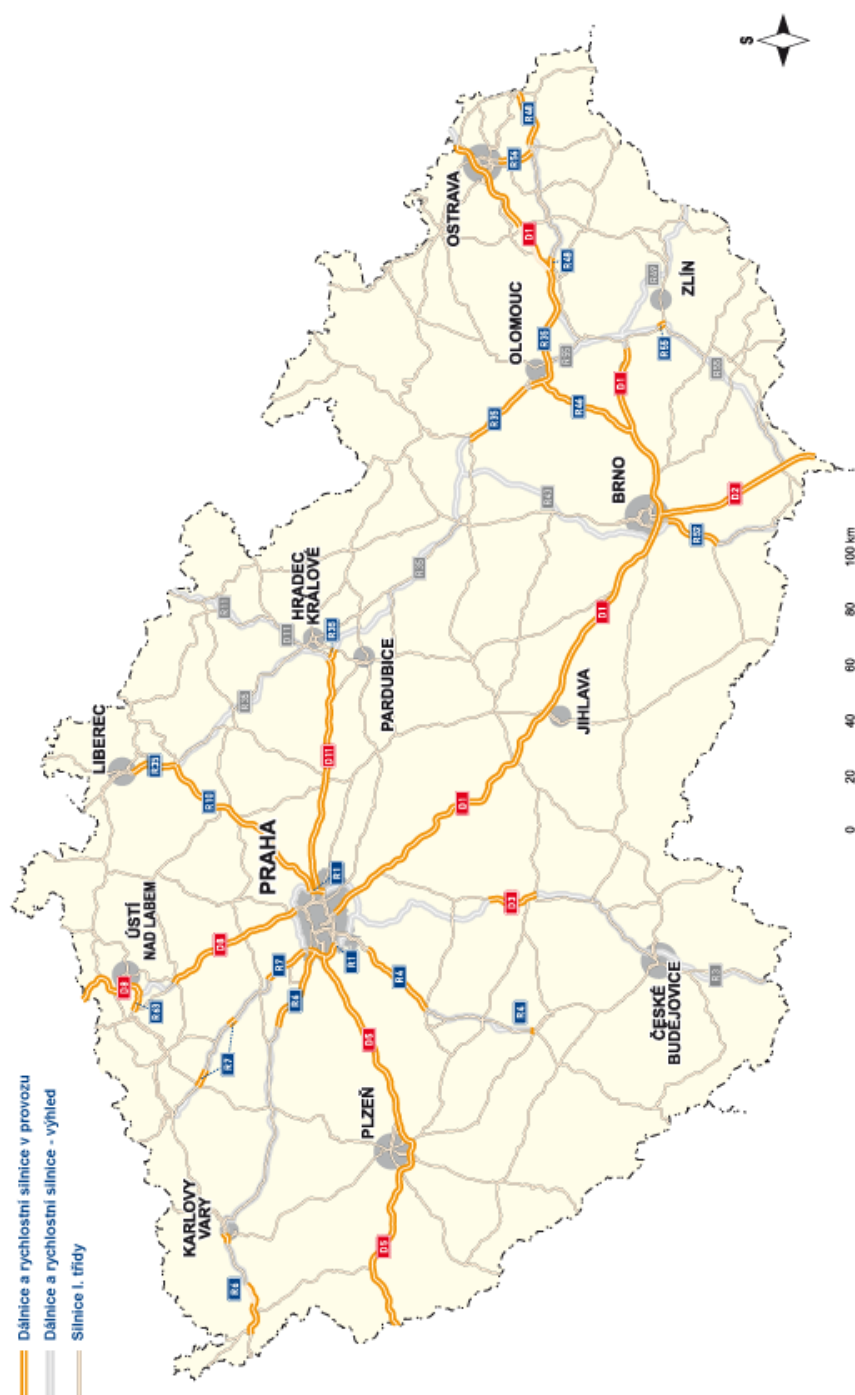
#### **4.1. DÁLNIČNÍ KORIDORY TEN-T**

Rozsah sítě dálnic a rychlostních silnic v Česku byl schválen usnesením vlády ČR č. 741/1999 k rozvoji dopravních sítí. Ve výhledu by měla činit délka sítě dálnic v Česku 944 km, sítě rychlostních silnic 1 228 km, společně 2 172 km rychlostních komunikací. V současné době je v provozu 688 km dálnic a 372 km rychlostních silnic, k realizaci plánovaného výhledového rozsahu sítě dálnic a rychlostních silnic je tudíž nutno dokončit výstavbu 266 km dálnic a 856 km rychlostních silnic, společně 1 122 km rychlostních komunikací. K 1. lednu 2009 bylo rozestavěno 97 km dálnic a 89 km rychlostních silnic. K zahájení výstavby je nutno připravit a zajistit realizaci 159 km dálnic a 767 km rychlostních silnic (Doudová 2009).

Dálnice propojují Česko s evropským prostorem. Nejvytíženější hraniční přechody jsou dálniční. V současné době lze využít dálnic k překročení hranic na severu po dálnici D8 v Krásném Lese, na východě po dálnici D2 v Lanžhotě a na západě po dálnici D5

v Rozvadově (viz obr. č. 10). Jižní spojení je v plánované výstavbě, v současnosti však na jihu žádné funkční dálniční spojení není.

Obr. č. 10: Stav evropská síť mezinárodních silnic v Česku platný k roku 2009



Zdroj: <http://www.silnice.info/Rozvoj-dalnicni-site.php>, staženo dne 5. 5. 2011

Koridor dálnice D8 je veden z Prahy severním směrem ke Spolkové republice Německo, kolem měst Lovosice a Ústí nad Labem. V Česku končí tato dálnice u obce Krásný Les a ve Spolkové republice Německo se napojuje na dálnici A17. Plánovaná délka D8 je 92,208 km. V současné době (2011) je v provozu 75,841 km a zbylých 16,413 km je ve výstavbě (RSD 2006, D8). Po dostavění pražského okruhu se jeho část změní z rychlostní komunikace na součást dálnice D8, která tak bude prodloužena na 94,456 km. Nejvyšší intenzita dopravy byla přes 34 tisíc automobilů za 24 hodin. Při optimální dopravní situaci je i dle mé vlastní zkušenosti možné zdotat trasu z Prahy do Drážďan po dálnici D8 do dvou hodin. První zmínky o dálnici D8 se objevily na plánech v říjnu 1938. Byly formulované jako dálniční koridor IV. Výstavba této dálnice se ale odložila kvůli budování dopravního spojení Berlín – Vídeň. Později v letech 1942-43 byla výstavba úplně zrušena a veškerá výrobní síla byla přesunuta do vojenské výroby. K zahájení výstavby došlo nakonec až v roce 1984 a první úsek byl otevřen v roce 1990. Předpokládané dokončení dálnice je plánované na rok 2013, s prodloužením a napojením na pražský okruh pak na rok 2016. Dálnice D8 je součástí IV. panevropského dopravního koridoru. Je zároveň jedinou českou dálnicí, která protíná Chráněnou krajinnou oblast. Schválení tohoto úseku bylo provázeno mnohými problémy spojenými s vymezením koridoru dálnice.

Dálnice D2 je spojnice Brna a Bratislavy. Jejím hlavním cílem bylo spojení Prahy s Bratislavou v dobách Československa. Její celková délka je 60,7 km, což ji činí nejkratší českou dálnicí. Dálnice D2 byla první dokončenou českou dálnicí. Byla zprovozněna již v roce 1980. Je to zároveň první dálnice s hraničním přechodem, který na ní musel být po roce 1993 dodatečně dostavěn.

Cena vybudování této dálnice byla přibližně 2,5 miliardy Kč, v přepočtu tak vychází 50 milionů Kč na postavení jednoho dálničního kilometru. V současné době vychází vybudování jednoho kilometru dálnice D11 na 200 až 300 milionů Kč. Na základě údajů stažených ze serveru Ředitelství silnic a dálnic ČR však nelze srovnávat nesrovnatelné. Při budování dálnice je největším činitelem členitost terénu. Z tohoto důvodu byly nejdražšími náklady budování tunelů při překonávání Krušných hor na dálnici D8, kde cena jednoho kilometru bylo v rozmezí 800 tis. Kč až 1 mil. Kč. Přesto je snížení nákladů budování dopravní infrastruktury, zejména dálniční sítě, obsaženo jako jedna z hlavních priorit v programovém prohlášení vlády České republiky ze srpna 2010.

Dálnice D2 je nejrovinatější dálnicí v Česku. Při srovnání budování těchto dvou dálnic je také nutné vzít v potaz změnu parity kupní síly (Ředitelství silnic a dálnic ČR – cena 2008).

Nejvyšší intenzita dopravy byla přes 40 tisíc automobilů za 24 hodin. Minimální intenzita byla 10 tisíc automobilů za 24 hodin a průměrná se pohybuje kolem 29 tisíc. Dálnice D2 je spolu s výše zmíněnou dálnicí D8 a dálnicí D5 (níže) součástí IV. panevropského dopravního koridoru. Osou tohoto koridoru je trasa Drážďany – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Arad – Craiova – Sofie – Plovdiv – Istanbul.

Dálnice D5 tvoří napojení Prahy se Spolkovou republikou Německo, přes Plzeň a hraniční přechod Rozvadov. Její výstavba začala v roce 1977. Po roce 1989 se změnily priority Česka a dobudování dálnice ve směru na Norimberk a Paříž bylo schváleno prioritní stavbou, což urychlilo její výstavbu. Nebýt komplikací u obchvatu Plzně, byla by dokončena již v roce 1997. Nejen v ekologické literatuře je kritizována změna jejího původního vymezení, a jako důvody je i zmiňována údajná role nejen lobbistické skupiny prosazující zelenou či betonovou lobby, ale také čtyři rychlé změny ministra životního prostředí (Ekolist 2006).

Obr. č. 11: Varianty obchvatu Plzně na dálnice D5



Zdroj: <http://ekolist.cz>, staženo dne: 17. 4. 2011

Výsledkem byla změna vymezení. Místo původního vedení přes vodní nádrž Hracholusky byl realizován návrh výstavby tunelu Valík (viz obr. č. 11), který nevytváří příliš výrazný zásah do lesního komplexu a snižuje vliv stavby na celkový krajinný ráz. Dokončení celé dálnice pak proběhlo v roce 2006. Důležitostí této dálnice je propojení dálniční sítě Česka se západní Evropou. Problematická výstavba dálničního propojení dvou sousedních zemí se netýkala jen Česka. Ani ve Spolkové republice Německo se stavba neobešla bez prodlení. Česká část dálnice byla na společných hranicích otevřena již v roce 1997. Na hraničním přechodu v Rozvadově pak plynule navázala na německou dálnici A6, pouze však do města Pleisteyn, kde její stavba končila. Délka tohoto úseku nebyla ani deset kilometrů. Důležité dopravní

spojení Prahy se Spolkovou republikou Německo a dálniční napojení Česka na západní Evropu ještě zdaleka nebylo dokončeno. Důvodem těchto komplikací byl nedostatek finančních prostředků německého Spolkového státu Bavorska. Výstavba proběhla opožděně. Nejprve byl v roce 2005 vystavěn obchvat města Wieselrieth, který zabezpečoval napojení na dálnici A93, a potom bylo otevřeno zbývajících 60 kilometrů dálnice A6. Vlivem zpoždění na obou stranách státní hranice byl poslední úsek dálnice A6 byl otevřen přesně o den dříve, než poslední úsek dálnice D5 tvořící obchvat města Plzně. Tyto skluzy se z geografického hlediska výrazně negativně projevíly na vzájemný územní rozvoj aglomerací Plzně, Mnichova a Norimberku a jejich zázemí (Interní materiály Plzeňského kraje 2006). Po otevření posledního úseku D5 je Česko od 6. října 2006 napojeno na IV. panevropský koridor, větve A. Jeho osou je trasa z Berlína směrem na Norimberk, pak po zmiňované dálnici D5 do Prahy. Odtud pokračuje po již výše zmíněné dálnici D1 do Bratislavy. Dále panevropský koridor vede do Budapešti, Konstanty, Soluně a končí v Istanbulu. Poslední zbývajícím problematickým úsek zbýval pouze mezi městy Amberg a Pfreimd. Těchto dvacet kilometrů dálnice A6 chybělo ke kompletnímu dálničnímu spojení Prahy – Norimberk. Důvodem chybějícího napojení byly tehdejší negativní vztahy mezi politickými bloky před rokem 1990. Znemožnění kontaktu mezi východní a západní Evropou bylo systematicky prováděno ukončováním dálničních tras přibližně 50 kilometrů od této západovýchodní hranice. Po sjednocení a vytvoření Spolkové republiky Německo vznikalo mnoho problémů pro dotčené příhraniční obce, ale i pro celkovou transevropskou dopravu právě díky těmto chybějícím napojením (Doudová 2009). Tento úsek byl otevřen v roce 2008 a vytvořil kompletní dálniční napojení z Prahy na Mnichov, Paříž a dokonce i Madrid. Celková délka dálnice D5 z Prahy do Rozvadova je 151 km. Nejvyšší intenzita dopravy byla přes 46 tisíc automobilů za 24 hodin. Minimální intenzita byla 11 tisíc automobilů za 24 hodin a průměrná se pohybuje kolem 20 tisíc (RSD 2006, D5).

Na závěr přehledu jsem do své práce zařadil informaci o nejstarší dálnici D1. Dálnice D1 mezi Prahou a Brnem je nejvytíženější dálnicí v Česku. V roce 2008 dosahovala na svých prvních kilometrech v Praze intenzita dopravy až 100 tisíc vozidel denně (RSD 2010, D1). To však vytvářelo značné dopravní kolony a zácpy. Proto došlo v letech 1996-1999 k přestavbě a úsek z Prahy do Mirošovic byl předělán ze čtyř na šest jízdních pruhů. Možnému dalšímu uvolnění dopravy na D1 by měla pomoci dostavba rychlostní silnice R35 v úseku Hradec Králové – Mohelnice. Spolu s dálnicí D11 by R35 tvořila alternativní "severní trasu" spojující Čechy a Moravu, zejména jejich severní části. Jedná se o zatím dopravě nefungující tah

z Prahy do Olomouce či do Ostravy (RSD 2008, D11). Protichůdným opakem k přetížené dopravě na prvních kilometrech z Prahy do Brna je pak nově otevřená D1 v Ostravě. Její intenzita nedosahuje ani 5 tisíc automobilů za den.

Stavba dálnice D1 byla vyprojektována již v roce 1938, ale realizace stavby začala až v roce 1963. Zpoždění způsobila druhá světová válka a s ní spojené problémy. Již od počátku byla projektována jako páteřní síť české dopravy. Šlo o spojení tří největších českých měst – Prahy, Brna a Ostravy. Původní plány z předválečné doby se však z důvodů nových požadavků tehdejší doby změnilly a koridor trasy byl značně pozměněn. Následek jsou volné nenapojené mosty v okolí vodní nádrže Švihov a ve Chřibech. Výstavba začala mezi Prahou a Mirošovicemi, kde byl také vůbec první otevřený dálniční úsek na území Česka. Tento úsek je i doposud nejvíce využívaný, s nejvyšší dálniční intenzitou dopravy. Celková dálniční trasa mezi Prahou a Brnem byla v plném rozsahu bez přerušení otevřena v roce 1980.

Podle původních (federálních) plánů měla dálnice D1 vést na Slovensko a končit na hranicích s Ukrajinou (OS české dálnice - D1 2011). Po rozdělení republiky byla její trasa ukončena na hraničním přechodu Starý Hrozenkov. Od D1 se měla u Tučap na Vyškovsku odklánět dálnice D47 na Ostravu. V roce 1993 byla trasa D1 převedena do blízkosti Zlína a směřovala na hraniční přechod Střelná. Toto rozhodnutí bylo změněno vládou České republiky v roce 1996, kdy bylo rozhodnuto o ukončení D1 v mimoúrovňové křižovatce Hulín, dále na Slovensko měla pokračovat rychlostní silnice R49. V roce 1999 byl konec D1 posunut až k Lipníku nad Bečvou. V roce 2006 bylo rozhodnuto, že jako D1 bude označen i zbývajcí úsek Lipník nad Bečvou až po hranice s Polskem (RSD 2010, D1). Spojení hlavního města Česka s Ostravou bylo dosaženo v roce 2009. Po dokončení zbývajících úseku bude D1 měřit 377 km a vytvoří tak o'propojení dosud neexistujícího a nefungujícího dopravního spojení Česka s Polskem. Dle předpokládaných plánů by tohoto spojení mělo být dosaženo v průběhu roku 2012.

Na základě zmiňované literatury Ředitelství silnic a dálnic (RSD 2010, D1) je nejvíce nebezpečnou dálnicí D1 směrem na Brno. Některé úseky (zejména v oblasti Vysočiny, okolo 90. kilometru) jsou v zimě často v meteorologických zpravodajstvích označovány jako sjízdné jen s největší opatrností. Tento významný dopravní tah potřebuje kompletní rekonstrukci, jinak bude dál komplikovat celkovou dopravní situaci v Česku.

Obecně lze konstatovat, že stav českých dálnic neodpovídá dopravním potřebám vyspělé ekonomiky a společnosti. Problematickou je vedle kvality jejich stavu i cena za jeden

kilometr výstavby, kterou jsem zmínil na příkladu dálnice D8. Z důvodu rozsahu i zaměření práce se touto problematikou více zabývat nebudu.

#### **4.2. SILNIČNÍ KOMUNIKACE I. TŘÍDY V KORIDORECH TEN-T**

S ohledem na geografický rozvoj příhraničního území a vazeb na dálnice a evropské koridory jsem zařadil na konec kapitoly věnované silničním dopravním osám v Česku stručný přehled vybrané sítě silničních komunikací I. třídy v příhraničních oblastech. Silniční síť se po roce 1989 značně rozrostla, neboť pád železné opony a otevření hranic západu otevřelo nové možnosti v silniční a hlavně nákladní dopravě. Pro bezpečné zajištění fungování dopravy orientované na západ bylo nutné vybudovat nové, ale hlavně zmodernizovat staré příhraniční komunikace. Realizace těchto projektů měla za účel zlepšit přístup k hraničním přechodům a zjednodušit mezistátní dopravní situaci.

V česko-rakouském příhraničí je jednou z nejvýznamnějších dopravních komunikací, která podlehla kompletní přestavbě, silnice I/52 vedoucí z Pohořelic do Mikulova, v současné době je hlavním dopravním tahem z Brna na Vídeň. Zde lze poukázat na význam nadnárodních koridorů a vzájemných vazeb. Zatímco v Česku byl realizován dopravní tah na Mikulov, Rakousko stavělo svůj dopravní koridor směrem ke městu Znojmo, kde nenavazuje silnice vyšší kategorie.

V česko-bavorském příhraničí je důležitou komunikací i silnice I/6, která je lokalizována u hranic se Svobodným státem Bavorsko a byla dlouhodobě využívána jako hlavní koridor na Norimberk, než byla zprovozněna dálnice D5 ve své plné délce.

Na saských hranicích je významným dopravním tahem silnice I/7, která spojuje Chomutov s hraničním přechodem Hora Svatého Šebestiána. Mezi dopravní tepny spojující Česko se Svobodným státem Sasko patří také již výše zmíněná dálnice D8, která odbavuje hlavní tranzitní koridor z Prahy do Drážďan a dále na Lipsko a Berlín. Významným dopravním tahem je i rychlostní silnice R6 vedená z Prahy přes Karlovy Vary na Cheb a dále do Svobodného státu Sasko. V současnosti (2011) je zde ve výstavbě mimoúrovňová křižovatka, zatím je vybudována pouze polovina této rychlostní komunikace.

Na polských hranicích proběhla radikální přestavba rychlostní komunikace R48, která vede z Frýdku - Místku na Český Těšín a dále do Polska. Druhou významnou komunikací na hranicích s Polskem je I/33 vedená z Hradce Králové na Jaroměř, Náchod a státní hranici. Je však limitována doposud neexistujícím obchvatem města Náchod. Tato silniční komunikace

je mimo jiné velmi vytížena (přes 20 tisíc automobilů za 24 hodin), protože mimo ní není realizovaný žádný jiný dopravní koridor po silnici vyšší třídy, který by spojoval Prahu s Polskem. Tento fakt způsobuje přetížení silnice I/33, která není pro objem dopravy tohoto rázu uzpůsobena a její stav jako hlavní dopravní tepny na Polsko není vyhovující. Řešením je plánované pokračování dálnice D11, která by z Prahy vedla na Hradec Králové (již existující a plně využívaný úsek) a odtud by pokračovala na Trutnov a dále do Polska, kde se napojí na polskou dálnici A3 (RSD 2008, D11).

Na slovenských hranicích je nejvýznamnější dopravní tepnou dálnice D2 spojující Brno s Bratislavou. Mimo ní je také velmi vytížený úsek silnice I/11 spojující Ostravu s Mosty u Jablunkova a slovenskými hranicemi. Celková trasa této silnice je plánována z Hradce Králové přes Šumperk, Opavu, Ostravu, Havířov směrem na Slovensko. U některých úseků však ještě ani nezačala výstavba. Poslední důležitou komunikací směrem na Slovensko je plánovaná rychlostní silnice R49. Tato byla vyprojektována po změně trasy D1 od Vyškova, která měla původně pokračovat na Slovensko. Návrh byl přehodnocen a výsledná realizace proběhla ve směru Ostrava a Polsko. Místo ní byla naplánována rychlostní silnice R49. Ta se plynule napojí na dálnici D1 a bude pokračovat směrem na Slovensko, kde poskytne spojení s Košicemi a Tatrami. Práce na stavbě měly začít již v roce 2008, kvůli množství odpůrcům a protestním akcím se doposud však ještě nerozeběhly.

### **4.3. ANALÝZA STAVU DOPRAVNÍ SÍTĚ V ČESKU**

Součástí dopravní politiky je také Dopravní sektorová strategie. Dle internetových stránek Ministerstva dopravy České republiky je definována jako mezioborový dokument, zabývající se rozvojem dopravní sítě na teritoriu Česka, a to v členění podle Operačního programu Doprava. Dopravní sektorová strategie se týká všech prvních čtyř prioritních os silniční a železniční dopravy na Transevropských dopravních sítích. Pro Ministerstvo dopravy byl tento dokument zpracován v roce 2009 společností PricewaterhouseCoopers s cílem podpořit konkurenceschopnost jednotlivých dopravních odvětví a v plné míře využít pozitivní aspekty jednotlivých konkrétních druhů dopravy. Z tohoto dokumentu se budu v následující kapitole snažit identifikovat klíčové aspekty.

I. fáze této strategie je realizována od roku 2005 do roku 2013. Jednou z konkrétních částí je Prioritizace vybraných silničních a železničních projektů. V rámci tématu této práce se budu zabývat pouze silničními projekty. Prioritizace vybraných silničních a železničních projektů má za cíl vybrat konkrétní projekty na základě těchto faktorů:



- Analýza současného stavu
- Analýza SWOT
- Analýza mezer
- Multikriteriální analýza MKA

### Analýza současného stavu

Z výsledků rozboru současného stavu vyplývá, že ač má Česko s vyspělými evropskými státy srovnatelnou hustotu silniční sítě ( $0,7 \text{ km/km}^2$ ), situace s hustotou dálniční sítě je zcela nedostatečná. Z tabulky číslo 1 vyplývá, že průměrná hustota dálniční sítě v Česku je  $7 \text{ km/1000 km}^2$ . Ve vyspělých zemích srovnatelné rozlohy je tato hustota v průměru 3 krát vyšší a hustota dálniční sítě v nejvyspělejších státech Evropy (například Nizozemsko) dosahuje až  $57 \text{ km/1000 km}^2$ . Vhodným příkladem pro porovnání je také Portugalsko. To má nejen přibližnou rozlohu jako Česko, ale také podobnou úroveň HDP. Jeho hustota dálnic na  $1000 \text{ km}^2$  je však 25. To je více jako třikrát více než hodnoty Česka (Budinský 2009). Vhodným příkladem pětikrát větší hustoty dálnic na  $1000 \text{ km}^2$  je územním charakterem obdobná Spolková republika Německo.

Tab. č. 1: Porovnání Hustota dálnic v evropských státech za rok 2007

| Stát            | Rozloha<br>$\text{km}^2$ | Dálnice<br>km | Hustota dálnic<br>$\text{km/1000 km}^2$ |
|-----------------|--------------------------|---------------|---|
| Belgie          | 30 528                   | 1 747         | 57                                      |
| Lucembursko     | 2 586                    | 147           | 57                                      |
| Nizozemsko      | 41 526                   | 2 342         | 56                                      |
| Německo         | 357 021                  | 12 363        | 35                                      |
| Švýcarsko       | 41 293                   | 1 361         | 33                                      |
| Kypr            | 9 250                    | 276           | 30                                      |
| Slovinsko       | 20 273                   | 569           | 28                                      |
| Portugalsko     | 92 391                   | 2 341         | 25                                      |
| Dánsko          | 43 094                   | 1 032         | 24                                      |
| Španělsko       | 504 782                  | 11 432        | 23                                      |
| Itálie          | 301 230                  | 6 542         | 22                                      |
| Rakousko        | 83 870                   | 1 677         | 20                                      |
| Francie         | 547 030                  | 10 804        | 20                                      |
| Velká Británie  | 244 820                  | 3 634         | 15                                      |
| Chorvatsko      | 56 528                   | 792           | 14                                      |
| Česká republika | 78 866                   | 546           | 7                                       |
| Maďarsko        | 93 030                   | 636           | 7                                       |
| Slovensko       | 48 845                   | 328           | 7                                       |

Zdroj: vlastní úprava vycházející z Budinský 2009

Tento fakt způsobuje, že síť rychlostních komunikací neodpovídá požadavkům a potřebám společnosti. Silniční doprava je nenahraditelná a dle prognóz ani z dlouhodobého hlediska nebude docházet k jejímu výraznějšímu snižování. Řešení spočívá v dobudování chybějících úseků především sítě TEN-T a vytvoření kvalitního dopravního napojení všech krajských měst na síť rychlostních komunikací. Dále je nutné zlepšit nevyhovující stav silnic I. třídy, kde je v současné době absence výraznější údržby. V neposlední řadě je nutné vybudovat zbývající městské obchvaty.

### **SWOT Analýza stavu dopravní sítě v Česku**

SWOT analýza je rozbořením silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb u konkrétního projektu. Z výčtu jednotlivých skupin je díky vzájemné interakci silných stránek se slabými a prolnutí příležitostí s hrozbami možné získat nové informace charakterizující úroveň vzájemného střetu. Tato metoda poskytuje podklady pro formulaci nových strategií a strategických cílů.

Mezi silné stránky patří vysoká hustota silniční sítě ( $0,7 \text{ km/km}^2$ ). Slabou stránkou jsou pak velmi negativní dopady na životní prostředí a vysoká nehodovost, která je způsobena hned několika souvisejícími faktory. Největší vliv mají faktory jako je nevyhovující technický stav komunikací, nedostatečná kapacita komunikací dimenzovaná pro nižší intenzity dopravy, ale také nedisciplinované chování řidičů a nedodržování předpisů.

Mezi příležitosti patří zavádění výkonového zpoplatnění služeb, které by mohlo přinést určité finanční prostředky zpětně pak použitelné pro údržbu a opravy. Finanční stránka se týká i hrozeb. Při nedostatečně zabezpečeném financování nezbudou finanční prostředky na údržbu a systém nebude efektivní.

Tab. č. 2: SWOT Analýza stavu dopravní sítě v Česku za rok 2007

| Silné stránky   | Slabé stránky   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>vysoká hustota silniční sítě jako celku s dostatečným podílem silnic I. třídy zajišťujících obsluhu regionu</li><li>nejefektivnější způsob zajištění plošné obslužnosti území, zejména na lokální/regionální úrovni na kratší vzdálenosti</li><li>flexibilita a efektivita silniční přepravy při potřebě vysoké rychlosti a přesnosti dodávky zboží</li></ul>           | <ul style="list-style-type: none"><li>nejvyšší nehodovost ze všech odvětví (počty obětí)</li><li>nadměrné využívání silniční dopravy na úkor jiných druhů dopravy</li><li>nejhorší dopad na životní prostředí ze všech odvětví dopravy</li><li>vyčerpání kapacity silniční infrastruktury<ul style="list-style-type: none"><li>vytváření kongescí z důvodu neustálého nárůstu silniční dopravy (úroveň hlavních silničních tahů a měst)</li></ul></li><li>špatný technický stav komunikací v důsledku nedostatku financí na údržbu a nadměrného využívání komunikací</li><li>úroveň telematických služeb zaostává za poptávkou (např. v oblasti optimalizace zásobování měst – citylogistika)</li><li>není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť</li><li>nákladnost údržby komunikací, i s ohledem na jejich hustotu</li></ul> |
| Příležitosti  | Hrozby  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>zavedení výkonového zpoplatnění služeb – přenesení nákladů na externalitu na uživatele</li><li>zavádění telematických aplikací na zvýšení bezpečnosti pro intenzifikaci kapacity komunikací</li><li>snížení některých negativních vlivů dopravy výstavbou dálnic, rychlostních silnic a obchvatů měst a obcí</li><li>rozvoj inteligentních dopravních systémů</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>pokračování nárůstu silniční dopravy jak v osobní tak nákladní přepravě na úkor ostatních druhů dopravy</li><li>nárůst objemu externalit</li><li>nedostatečné zabezpečení financování infrastruktury vedoucí k nedostatku prostředků na údržbu a odstraňování závad</li><li>významný vliv na životní prostředí při budování infrastruktury i následném provozu</li></ul>  |

*Zdroj: upraveno ze studie PricewaterhouseCoopers (2009): Dopravní sektorové strategie*

### Analýza nedostatků

Největší nedostatky dopravního systému Česka jsou nedostatečná kapacita, špatný technický stav a napojení regionů.

V posledních letech intenzita dopravy trvale stoupá, čímž dochází ke stále většímu zatížení infrastruktury silnic a dálnic. Dle aktuálních prognóz by měl tento stav konstantně pokračovat až do roku 2015. Během tohoto období proběhne nárůst silniční dopravy až o dalších 40%. S tím souvisí také nedostatečná kapacita. Většina současných silničních tahů byla projektována před 30 lety, kdy se nepočítalo s takovým kapacitním vytížením. Negativním faktorem je i situace, kdy se nové rychlostní komunikace projektují na intenzitu 14 tisíc

vozidel za 24 hodin. Státy západní Evropy projektují takovéto komunikace minimálně na 20 tisíc vozidel za den.

Z tabulky číslo 3 lze vyčíst, že krajem s největší délkou dálnic je kraj Středočeský. S ohledem na polohu okolo hlavního města Prahy jím procházejí dálnice D1, D5, D8 a D11. Zároveň je také krajem s největší délkou silnic III. třídy (6 255 km). Ty jsou z hlediska všech typů silničních komunikací zastoupeny v Česku nejvíce. Jejich celková délka je přibližně 35 000 km.

Tab. č. 3: Délky silničních komunikací za rok 2009 (uvedeno v km)

| Kraj            | Dálnice | Rychlostní | I. třída | II. třída | III. třída | Celkem |
|-----------------|---------|------------|----------|-----------|------------|--------|
| Hl. město Praha | 11      | 22         | 10       | 30        | 0          | 73     |
| Středočeský     | 192     | 141        | 658      | 2 368     | 6 255      | 9 614  |
| Jihočeský       | 15      | 1          | 660      | 1 636     | 3 819      | 6 131  |
| Plzeňský        | 109     | 0          | 420      | 1 512     | 3 089      | 5 130  |
| Karlovarský     | 0       | 18         | 208      | 487       | 1 331      | 2 044  |
| Ústecký         | 53      | 7          | 484      | 901       | 2 754      | 4 199  |
| Liberecký       | 0       | 23         | 310      | 487       | 1 608      | 2 428  |
| Královéhradecký | 16      | 0          | 438      | 894       | 2 418      | 3 766  |
| Pardubický      | 8       | 0          | 458      | 909       | 2 221      | 3 596  |
| Vysočina        | 93      | 0          | 424      | 1 630     | 2 946      | 5 093  |
| Jihomoravský    | 134     | 29         | 418      | 1 475     | 2 437      | 4 493  |
| Olomoucký       | 22      | 92         | 350      | 923       | 2 186      | 3 573  |
| Zlínský         | 7       | 3          | 336      | 574       | 1 200      | 2 120  |
| Moravskoslezský | 28      | 36         | 667      | 766       | 1 897      | 3 394  |
| ČR              | 688     | 372        | 5 841    | 14 592    | 34 161     | 55 654 |

Zdroj: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>

Pro dosažení bezpečnějšího, rychlejšího a plynulejšího silničního provozu je nutné identifikované nedostatky v dopravní infrastruktuře co nejefektivněji eliminovat.

Seznam jednotlivých krajů a analýza problémů jejich napojení:

- Praha a Středočeský kraj – silniční okruh kolem Prahy
- Jihočeský kraj – dokončení dálnice D3 a R4
- Plzeňský kraj – žádná prioritní mezera
- Karlovarský kraj – vybudování R6
- Ústecký kraj – dokončení dálnice D8
- Liberecký kraj - žádná prioritní mezera
- Královéhradecký kraj – dokončit dálnici D11
- Pardubický kraj – výstavba R35

- Kraj Vysočina – po dokončení obchvat Jihlavy zde není žádná prioritní meze
- Jihomoravský kraj – spojení s Rakouskem
- Olomoucký kraj – dokončení R35
- Zlínský kraj – výstavba R49
- Moravskoslezský kraj – dokončení dálnice D1

Geograficky patří z hlediska územního propojení mezi hlavním městem a zázemím aglomerace, včetně nadregionálních evropských tahů, k nejvýznamnějším projektům silniční okruhu kolem Prahy. Projekt tvoří součást páteřního dopravního systému Česka a značně ovlivňuje dopravní situaci celé Prahy, středních Čech a prostřednictvím dálnice D1 také Moravy v čele s Brnem. Právě na dálnici D1 bylo identifikováno jedno z dalších úzkých míst, a to při příjezdu do Brna. Tento úsek by měl být v budoucnu rozšířen na 6 jízdních pruhů.

Z hlediska kapacitní zatíženosti je jedním z nejhorších úseků na území celého Česka silnice mezi Mirošovicemi a Benešovem. Současný stav vysoko převyšuje únosnou kapacitu této komunikace a je důsledkem častých dopravních nehod. Tomuto úseku by mělo v budoucnu být odlehčeno prostřednictvím jihočeské dálnice D3. Její realizace je však zdlouhavá a dokončení je v nedohlednu. Jako poslední dvě slabá místa významně ovlivňující chod dopravy bych ještě zmínil dálnici D11 (chybějící napojení na Polsko) a mediálně často řešenou R49 tvořící napojení na Slovensko. Realizaci těchto úseků značně komplikují a časově odkládají problémy spojené s finančními prostředky a schválením projektové dokumentace (otázka majetkových vztahů a ochrany přírody).

## 5. DOPRAVNÍ POLITIKA A VÝSTAVBA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY V ČESKU

V předcházejících částech jsem věnoval pozornost vhodnému propojení států Evropské unie fungující infrastrukturou – transevropskou sítí. Výstavba této sítě musí být obsažena na evropské úrovni i na úrovni jednotlivých členských zemí ve strategických dokumentech. Na definování obsahu a zaměření dopravní politiky a výstavbu dopravní infrastruktury se zaměřím v této části práce. Dopravní politika představuje základní strategický dokument sektoru dopravy a deklaruje, co stát a jeho exekutiva v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků, co chce učinit z pohledu společenských potřeb a může učinit s ohledem na finanční možnosti. Cílem Dopravní politiky je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje (MD ČR 2005).

### 5.1. STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Z dokumentu Evropské komise vyplývá, že „Evropská dopravní politika napomohla sociální a hospodářské soudržnosti a podpořila konkurenceschopnost evropského průmyslu, a výrazně tak přispěla k lisabonské agendě pro růst a zaměstnanost. Omezenější však byly výsledky, pokud jde o cíle strategie udržitelného rozvoje EU, kde je příčinou těchto negativních výsledků fakt, že evropský dopravní systém v některých ohledech ještě stále nenastoupil na cestu udržitelnosti.“ Prioritním cílem poslední doby je omezit dopady lidské činnosti na klimatických změnách. V konkrétním případě dopravy se jedná o zmírnění negativních vlivů dopravy na životním prostředí. Pro zmírnění důsledků je prostor zejména v oblasti emisí. Tento problém se týká především rozsáhlých aglomerací, kde je nutné redukovat znečištění individuální automobilovou dopravou. Nástrojem ke zlepšení situace je restrukturalizace veřejné dopravy. Cíl restrukturalizace je zefektivňovat městskou hromadnou dopravu (MHD), zlepšit její časovou a prostorovou dostupnost, vytvořit z kolejové dopravy páteří systém MHD a postupně měnit vozový park za ekologičtější vozy s nižší produkcí emisí (MD ČR 2005). Mimo to má významný potenciál také nemotorová doprava hrající významnou roli v dojížděce na krátké vzdálenosti. Pro dosažení vyššího procentuálního zastoupení nemotorové dopravy na celkové městské dopravě je nutné budovat infrastrukturu cyklostezek. Dalšími prostředky, kterými lze dosáhnout zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí, jsou:

- Účelné tranzitní řešení dopravy obcemi – budování obchvatů

- Výstavba průchodů a nadchodů pro volně žijící živočichy – omezit vliv dopravy na přirozenou migraci zvířat
- Výstavba protihlukových stěn – snížit negativní vliv dopravy na obyvatele
- Výzkum a vývoj v oblasti pohonných hmot a energetického využívání.

Evropská dopravní politika (EDP) je základem pro vznik Dopravní politiky České republiky (DP ČR). Stejně jako u EDP jsou prioritními cíly DP ČR vytvoření kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst, podpora dopravy v regionech a zlepšování dopravní dostupnosti regionů (MD ČR 2011). Propojení všech regionů kvalitní infrastrukturou tvořenou sítěmi dálnic a rychlostním komunikací je stimulantem pro vyrovnaný ekonomický rozvoj. Zjednodušení jejich dopravní dostupnosti má významný vliv na zvýšení možností daného regionu na poli zahraničního obchodu, zvyšuje možnost přílivu zahraničních investic a v neposlední řadě je důležitým faktorem pro cestovní ruch. Neřešení problematiky dopravní infrastruktury může přinést nepříznivé vedlejší účinky, ke kterým patří odliv investic z ČR do sousedních regionů (např. nerealizace projektu R 35 Hradec Králové – Mohelnice může způsobit přesun některých podnikatelských aktivit ze severní Moravy do Polska).

Seznam priorit také zahrnuje i seznam konkrétních opatření nutných k jejich realizaci. Mezi ty například patří i rovnost přístupu na dopravní trh a jsou zde uvedeny i specifické metody pro financování těchto projektů. Dopravní politika je dále dělena do rozličných dokumentů zabývajících se konkrétními sektory. Jedním z nejvýznamnějších dokumentů je tzv. GEPARDI, zkratka pro Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, vymezující rámec, jehož strategickým cílem je zkvalitnění mobility zboží a osob, což by napomohlo ekonomické úrovni Česka pro období 2005 až 2013. Tento program byl vytvořen v rámci zefektivnění rozvoje dopravní infrastruktury Česka, posílení sociální soudržnosti a propojení dopravně izolovaných území. Zároveň jsou však stanoveny přísné limity na podporu prosazování environmentálních principů a ochrany životního prostředí. Strategický dokument GEPARDI je založen na prioritách rozvoje významných projektů podle jejich socioekonomické významnosti. Jeho výhoda tkví v otevřenosti, plynulosti a schopnosti adaptace. Systém je tak ekonomicky efektivnější. Jeho operativnost vede k účelné a efektivní alokaci investic a k objektivnosti při výběru projektů. Není to přesně vymezený jednorázový dokument s pevně danými projekty, ale průběžně aktualizovaný proces plánování konkrétních rozvojových projektů, které mají za účel podpořit hospodářský růst zlepšení ekonomické situace v Česku. Díky respektování principů a priorit, jako je zpracování posudků vlivu

projektu na životní prostředí a vyhodnocování vlivů na soustavu NATURA 2000, je dopravní politika hodnocena velmi kladně. V reakci na doposud úspěšný program GEPARDI vyhlásilo Ministerstvo dopravy dne 29. 3. 2011 nadlimitní veřejnou zakázku na služby spočívající ve zpracování materiálu „Dopravní sektorové strategie 2. fáze“ – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II) a s tím související poskytování služeb. Hlavním cílem je stanovit předpoklady pro harmonizovaný a optimalizovaný rozvoj dopravní infrastruktury všech druhů dopravy s ohledem na finanční možnosti a budoucí přepravní potřeby Česka v celoevropském kontextu (MD ČR 2005).

Pro plánování dopravních investic v delším časovém horizontu do roku 2025 byl Ministerstvem dopravy v lednu 2011 zpracován materiál „Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 – Zelená kniha“, který bude pokladem pro rozpracování do formy realizačního dokumentu „Superstrategie“ „Bílé knihy“ předložen v první polovině letošního roku vládě České republiky. „Bílá kniha“ by měla sloužit pro podporu žádosti o přehodnocení přístupu Evropské unie k rozvoji dopravní infrastruktury s ohledem na stav v Česku (řešení akutních problémů v silniční dopravě). V materiálu uvedený plánovaný rozsah státních investic (viz obr. č. 2 a příloha 1) ve svém prvním návrhu zohledňuje požadavky krajů i rezortních investorských organizací a reaguje na jejich prioritní potřeby. Předpokládané finanční zdroje v období do roku 2025 v žádném případě nepokryjí požadovanou potřebu výstavby. Finanční prostředky budou dle nového konceptu soustředěny na projekty s největší přidanou hodnotou pro společnost (s nejvyšším společenským přínosem). Význam jednotlivých projektů bude proto porovnáván metodou multikriteriálního hodnocení (MD ČR 2011). Důležitou roli v oblasti dopravy bude hrát probíhající revize Politiky transevropské dopravní sítě, připravovaná nová Evropská dopravní politika a Politika soudržnosti na další období. Pro zajištění optimalizace přípravy a realizace staveb dopravní infrastruktury, bude také nutné upravit současnou platnou legislativu. Materiál poukazuje na komplikace postupného zotavení z hospodářské recese vyvolané výrazným nedostatkem dostupných zdrojů na výstavbu dopravní infrastruktury. Na rozvoj dopravní infrastruktury se v materiálu nahlíží nejen jako na nákladovou položku, ale zároveň jako na položku zdrojovou, neboť výstavba dopravní infrastruktury je vzhledem ke svým multiplikačním efektům, založeným na produkční funkci, nástrojem pro posílení konkurenceschopnosti české ekonomiky, která má silně proexportní charakter. Materiál aktualizuje dva časové horizonty, přehodnocení krátkodobých potřeb a priorit dopravní infrastruktury Česka do roku 2015, s projednáním podpory těchto opatření ve spolupráci s EU. Materiál bude v delším časovém horizontu sloužit pro vyjednávání s EU o novém



finančním programu pro roky 2014 – 2020. „Superstrategie“ bude jedním z podkladových materiálů pro podrobný dokument Dopravní sektorové strategie, 2. Fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (GEPARDI II), jehož zpracování je nutnou podmínkou pro schválení operačního programu pro dopravu pro období let 2014 – 2020 (MD ČR 2011).

Cíle „Superstrategie“:

- výrazné zlepšení využívání systémů veřejné dopravy a multimodální nákladní přepravy
- omezení negativních vlivů na životní prostředí vyplývajících z osobní a nákladní silniční dopravy – pomocí komplexního programu aktivit a projektů pokrývajících období 2011-2025
- nový program obsahující změnu priorit v realizaci staveb dopravní infrastruktury
- připravení podkladu pro další vyjednávání s EU o financování dopravní infrastruktury.

Současný stav dopravní sítě Česka hodnotí materiál obdobně jako dřívější dopravní koncepce výrazně na nižší úrovni ve srovnání s vyspělými státy Evropské unie (MD ČR 2011):

- nedostatečná kvalita silniční sítě, vedení v nevyhovujících trasách (průtahy zastavěnými územími)
- vysoká míra vzniku dopravních kolon, zejména na příměstských a městských silničních komunikacích jako důsledek přivedení silniční dopravy do aglomerací, kterým chybějí obchvaty či okruhy
- vysoká míra emisí, včetně znečištění vzduchu a hlukového znečištění na silnicích, zejména v zastavěných městských oblastech
- vysoká míra nehodovosti na silnicích, vysoký počet nehod s vážnými zraněními nebo úmrtími

Dopravní sektor představuje vždy velké nároky na veřejné financování. Přes rozhodující roli veřejných financí však bude nutné rozvíjet zapojení soukromého kapitálu. Z geografické polohy Česka vyplývá potřeba prosazovat interoperabilitu<sup>4</sup> napříč evropským kontinentem.

---

<sup>4</sup> Zajištění příslušných technologických norem tak, aby technologické vybavení bylo funkční v celém evropském prostoru a nebránilo plynulosti přepravy

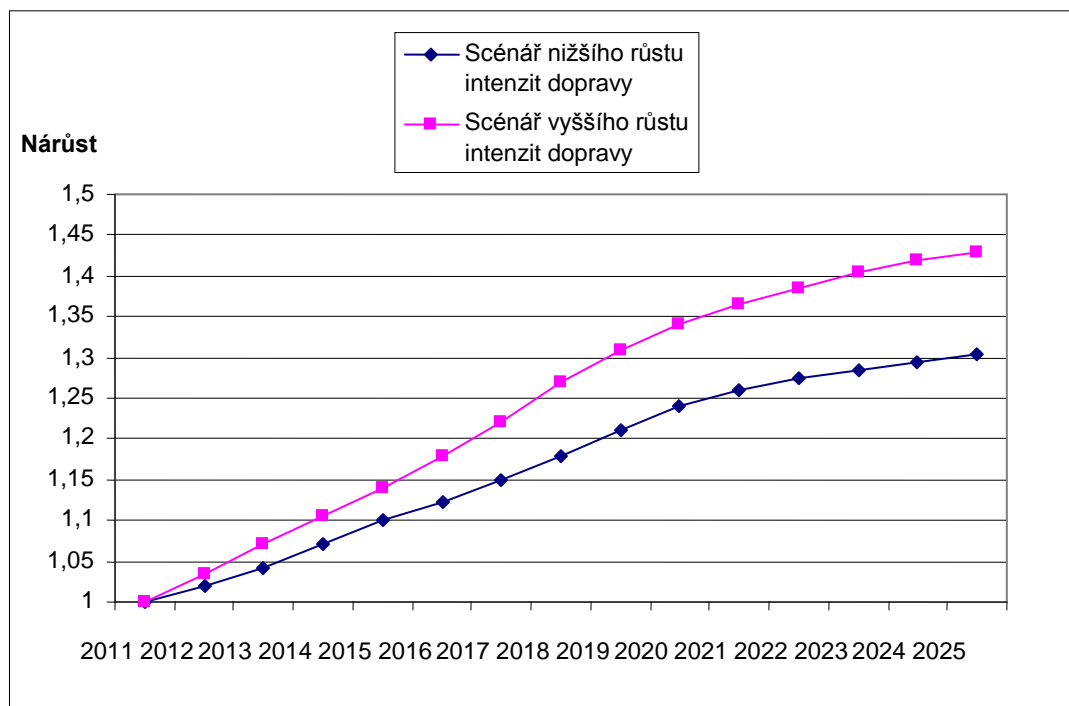
Vládní dopravní politika chce využívat výhody jednotlivých druhů dopravy a minimalizovat možné negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví (MD ČR 2011).

Geografická poloha Česka ve středu Evropy předurčuje strategickou roli státu v dopravních koridorech TEN-T. „Superstrategie“ adresuje potřebu rovnováhy mezi potřebami evropské tranzitní přepravy a českými vnitrostátními přepravními proudy. Přinese kombinaci investic umožňujících rovnovážné naplnění těchto potřeb. Tato skutečnost bude důležitá v případě požadavku na zvýšení podpory EU pro realizaci těch částí sítě, které jsou důležité pro tranzitní toky EU. V minulosti MD tento přístup viditelně zanedbávalo.

Do budoucna je nutno zohlednit možné rozdíly v dopravní poptávce ve vztahu k rozvoji hospodářství. Velmi zjednodušeně je možné sledovat dva základní scénáře (viz graf č. 1):

- Scénář nižšího růstu intenzit dopravy – uvažuje poměrně nízký objem růstu dopravy v ČR v souvislosti se stavem její ekonomiky v porovnání s původními 15 členskými státy EU, scénář by mohl představovat nárůst o 25 – 35 % do roku 2025.
- Scénář vyššího růstu intenzit dopravy – vychází z předpokladu, že se růstové hodnoty rychle vrátí na úroveň před recesí. To by mohlo znamenat nárůst objemu dopravy o 40 – 50 % do roku 2025. Tyto scénáře lze v polovině roku 2011 upravit na základě výsledků celostátního sčítání dopravy, které probíhá v pětiletých cyklech (aktuální proběhlo v 2010).

Graf č. 1: Porovnání scénářů růstu intenzit dopravy



Zdroj: MD ČR 2011

Dodržení všech výše uvedených principů však nesníží potřebu investic do dopravní infrastruktury, ta bude i nadále narůstat (MD ČR 2011).

Dlouhodobým cílem v rámci „Superstrategie“ je dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic zajišťujících spojení se sousedními státy prostřednictvím koncepce transevropské dopravní sítě (MD ČR 2011). Zjevný nedostatek finančních prostředků pro dostavbu páteřní sítě<sup>5</sup> do roku 2025 vyžádal přehodnocení přístupu k plánování a přípravě staveb dopravní infrastruktury. Bude pokračováno v krocích, které umožní úsporu finančních prostředků. K prioritním významným silničním projektům patří:

- **dokončení rozestavěných akcí** (D8, D3, R6 Karlovy Vary – Cheb, D1 do Polska, R7 k napojení průmyslové zóny Žatec - Triangle směrem do Německa, obchvaty silnic I. třídy)
- **řešení hlavních kapacitních problémů na transevropské silniční síti**, příprava další výstavby prioritních tahů (D3 na území Jihočeského kraje, R35 Hradec Králové – Mohelnice, Silniční okruh kolem Prahy, D11/R11 – nová trasa do Polska, rekonstrukce D1)
- **napojení regionů a výstavba obchvatů sídel** (obchvaty sídel v trase R4, R6, R49, R52, R55, I/11 v okolí Třince, R48 obchvat Frýdku – Místku, I/44 a další obchvaty na nadměrně zatížených silnicích I. třídy).

Největší nedostatky silniční sítě lze dokumentovat na příkladech, které představují pro českou ekonomiku a vyrovnaný regionální rozvoj klíčová spojení:

- **Praha – České Budějovice** - disponuje pouze fragmenty dálnice, současná silnice I. třídy kapacitně nevyhovuje, což se projevuje velkými časovými a ekonomickými ztrátami, malou atraktivitou jižních Čech pro investory.
- **Hradec Králové – Mohelnice** – chybějící paralelní propojení dálničního typu mezi Čechy a Moravou vede k nadměrné zátěži páteřní dálnice D1, dochází k prodlužování jízdních dob a je vysoký rozvojový potenciál v okolí trasy nemůže být plně využit.
- **Praha – Karlovy Vary** - rovněž s částečným propojením komunikací dálničního typu, nekvalitní spojení po silnici I. třídy znemožňuje rozvoj regionu, který je strukturálně postižený a celkově ekonomicky slabý, nedostatečná možnost využít potenciál cestovního ruchu.

---

<sup>5</sup> definované usnesením vlády č. 741/1999 Sb.

- Nedostatečné spojení do regionů **Horní Rakousy, střední a severní Slovensko** a do **západní části česko-polských státních hranic**.

„Superstrategie“ zahrnuje následující hlavní oblasti:

- nalezení alternativních způsobů dokončení základní sítě dopravní infrastruktury (dálnice a rychlostní silnice) v jejich optimální formě a v co nejkratším časovém horizontu (snaha se jeví ve vztahu k cílovému roku 2025 úspěšná pouze ve velmi omezeném rozsahu – bude uspokojeno jen cca 40 % potřeb nové výstavby)
- dostupné odhady možných finančních zdrojů nezbytných pro efektivní zajištění realizace nejdůležitějších staveb se zajištěním maximálního objemu čerpání z prostředků EU v období 2014 – 2020.

Ze „Superstrategie“ vyplývají následující závěry:

- V nových členských státech („EU 12“) hraje a nadále bude hrát klíčovou roli spolufinancování z prostředků evropských fondů. Během projednávání nové finanční perspektivy a revize kohezní politiky proto musí Česko aktivně prosazovat, aby jednou z priorit EU v oblasti kohezní politiky zůstalo budování a modernizace základní infrastruktury. Během projednávání revize TEN-T bude Česko usilovat o to, aby v případě kohezních zemí existovala možnost spolufinancování z prostředků EU nejen u projektů na základní ale rovněž i na globální síti TEN-T. Plánování investic bude muset přísně sledovat cíle a pravidla EU.
- Vybrané oblasti bude třeba dále podrobně rozpracovat do již zahájených projektů či projektů v pokročilé fázi přípravy. Jde především o Dopravní politiku ČR pro léta 2014 – 2020, „Dopravní sektorové strategie 2. fáze - (Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem)“, „Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů“, „Projekt výběru poplatků za silniční dopravu zahrnující internalizaci externích nákladů“, „Národní strategii bezpečnosti silniční dopravy“, „Strategický plán rozvoje ITS pro Českou republiku“ a další.

Za účelem zajištění další optimalizace financování rozvoje infrastruktury Ministerstvo dopravy prověří Ministerstvo dopravy v rámci projektu „Model financování dopravní infrastruktury“ též efektivitu institucionálních změn zahrnující i podřízené organizace (MD ČR 2011).

Obr. č. 12: Silniční a dálniční síť, návrh strategie resortu na období 2011-2025

V závorkách jsou uvedeny předpokládané roky dokončení stavby



Zdroj: MD ČR 2011

## 5.2. HODNOCENÍ KORIDORŮ TEN-T POMOCÍ MULTIKRITERÁLNÍ ANALÝZY MKA

Na závěr kapitoly věnované Dopravní politice věnuji pozornost metodice MKA. Metodika MKA spočívá ve stanovení důležitosti projektů na základě analýzy stavu kapacitně a stavově nevyhovujících úseků infrastruktury. Dále také stanoví lokalizaci a pořadí realizace chybějících úseků. Na výsledné pořadí projektů mají pak vliv tři nejdůležitější kritéria. Z evropského významu je nejdůležitějším kritériem posouzení, zda je konkrétní projekt součástí transevropské sítě TEN-T a zda má značný podíl na podpoře hospodářského růstu v rámci Evropské unie. Druhým významným kritériem pro stanovení pořadí projektů je jejich aktuální stav. Stavem je míněna jejich příprava, rozestavěnost a finanční a časové prostředky nutné k jejich dokončení. Faktorem ovlivňující pořadí je mimo jiné i stav připravenosti a v rané fázi projektu také možnosti proveditelnosti. Posledním faktorem je atraktivita projektu, která je hodnocena na základě uplatnění jednotlivých kritérií dle použité metodiky MKA. Z kritérií vyplývá, že na nejvyšších místech v žebříčku prioritních projektů jsou téměř dokončené projekty, případně projekty připravené k finálovému dokončení a zároveň leží na síti TEN-T. Pak následují projekty ve fázi rozestavěnosti, v počátečních fázích výstavby, které jsou následovány projekty doposud setrvávajícími ve fázi přípravy. Za nimi pak jsou řazeny rozestavěné projekty neležící přímo na síti TEN-T. Poslední jsou projekty ve stavu plánování, u kterých doposud nezačala realizace a neleží na síti TEN-T. Právě faktor stavu připravenosti a rozestavěnosti může být někdy zavádějící. Kvůli tomuto faktoru mnohdy dochází k situacím, kdy je upřednostněn projekt, který je ve fázi rozestavěnosti, před projektem, který je sice zatím ve fázi projektování a plánování, ale z hlediska potřeby je podstatně důležitější než projekt první. Zde dochází ke kritice systémového hodnocení projektů, kdy konečné pořadí mnohdy neodpovídá důležitosti jednotlivých projektů.

Jedním z nejtypičtějších příkladů na území Česka je mediálně často zmiňovaná silnice R35. Po své dostavbě by měla být nejdelší rychlostní silnicí na území ČR. Původní trasa této rychlostní silnice (v roce 1963 ještě označované jako D35) byla vedena z Hradce Králové do Olomouce a dále se měla napojit na dálnici D47. Trasa byla však výrazně pozměněna. Z Hradce Králové dle nového plánu D35 pokračuje na Liberec. Dle aktuálních plánů by měla celkově měřit 258 km. Zatím je v provozu pouze 81 km. Problematickým bodem může být i fakt, že část trasy ještě není ani pevně vymezena. Mimo změny trasy došlo i na změnu kódového značení. Důležitost vybudování R35 vychází z její polohy. Po jejím dokončení bude tvořit severní spojení všech tří regionů: Čech, Moravy a Slezska. Severní trasa je řazena mezi nejdůležitější priority ve výstavbě silniční infrastruktury. Jejím přínosem by bylo

odlehčení dopravně přetížené dálnici D1. I přesto, že v poslední době bylo otevřeno několik nových úseků a podařilo se díky konstantnímu rozšiřování upravit trasu z Prahy do Liberce, aby v celé své délce byla tvořena vysokokapacitní rychlostní komunikací, je celkový stav komunikace R35 stále ještě v přípravě a některé úseky navíc ještě ani nebyly přesně vymezeny. Proto je ve výsledném hodnocení rychlostní komunikace na žalostně nízkém místě, které jí z hlediska její důležitosti pro zlepšení celkové dopravní situace v ČR zdaleka nepřísluší.

Pro bližší pochopení záměrů dopravní politiky a značných rozdílů v nákladech a dobou realizace mezi dálniční sítí a sítí rychlostních komunikací jsem na závěr zařadil stručné shrnutí shodných a rozdílných znaků dálnic a rychlostních komunikací. Na obou typech komunikací je shodná maximální dovolená rychlost, stanovená na 130 km/h. Obě komunikace musí mít minimálně dva jízdní pruhy v každém směru. Poslední společné znaky jsou mimoúrovňové dělení a společný zelený podklad značení. U dálnic je navíc pro zřetelnost číslo podbarveno červenou barvou. Snad nejvýraznějším rozdílným znakem je prostorové uspořádání, které pro rychlostní komunikace třídy R stanovuje až o dva metry užší záběr, který je zúžen na úkor šířky krajnice a středního dělicího pásu. Toto úspornějšího uspořádání je však přímo úměrné s mírou bezpečnosti, z čehož vyplývá, že čím užší středový pruh a krajnice, tím je i nižší míra bezpečnosti provozu. Krajnice je mimo jiné stavěna i pro odstavená vozidla, která jsou zde v případě rychlostních komunikací ve větším nebezpečí. Středový pás je pak zejména pro nákladní automobily snadněji překonatelný při havárii a jeho zúžení oproti dálnici může nést nenapravitelné následky. Výhodou rychlostních komunikací je naproti tomu finanční stránka. Kvůli menšímu celkovému záběru se sníží celkový objem prací a vykoupených pozemků a výstavba rychlostní komunikace pak může být levnější než výstavba dálnice.

## **6. FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY PROSTŘEDNICTVÍM PROGRAMŮ EVROPSKÉ UNIE**

Závěrečnou kapitolu jsem věnoval náročnosti zabezpečení finančních otázek výstavby dopravní infrastruktury, zejména projektů sítě TEN-T.

Projekt sítě TEN-T, který má za cíl naplnit hospodářský a sociální potenciál Evropy, je velmi rozsáhlý a podílí se na něm řada států Evropské unie. Program tohoto rázu vyžaduje dokonalou spolupráci s národními vládami, vzájemně provázané plánování, koordinace a samozřejmě účinné financování. Na realizaci prioritních koridorů dohlížejí jednotliví koordinátoři, kteří napomáhají koordinaci mezi státy, kterými koridor prochází. Proto je po vymezení dopravního koridoru návrh zaslán na Evropský parlament a Radu. Než je projekt schválen, musí projít řadou konzultací s odborníky z jednotlivých dotčených odvětví a projít jednáními Hospodářského a sociálního výboru a Výboru regionů.

Projekty sítě TEN-T představují prioritní body cíle Konvergence a také cíle Regionální konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Pro oba cíle je nezbytné propojení regionů evropskými komunikacemi, vytvoření jednotné multimodální sítě integrující území celého Společenství a umožnění snadné cirkulace osob a zboží mezi členskými státy a zajištění mezinárodní provázanosti (OS Strukturální fondy 2011). Projekty dopravní sítě jsou charakterizovány jako projekty společného zájmu. Proto je možné využít při jejich výstavbě grantu z rozpočtu Společenství na konkrétní stavbu, ale také podporu na přípravy, plánování a analýzy. Pro výstavbu transevropských sítí byl založen rozpočet TEN-line (OS EC TEN-T funding 2011). Dále je možnost využít finance ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. Granty jsou přidělovány na studie proveditelnosti, analýzy komplexní technické stránky projektu, environmentální studie a studie zatížení životního prostředí a vliv na duševní zdraví člověka a také na nákladně geologické průzkumy a počáteční obtíže při rozjíždění projektu. Na financování se podílí prostřednictvím půjček i Evropská investiční banka. Politika TEN-T považuje za klíčový faktor pro budoucnost dopravní sítě právě přidělování grantů. Tato fáze musí být zcela racionální a je nastavena, aby přinesla co největší užitek a z peněz Společenství byla vytvořena co největší hodnota. Právě financování a přidělování grantů je chápáno jako nejproblémovější oblast celého projektu TEN-T. Nedostatek finančních prostředků může mít za následek zbrzdění a oslabení ambic celého projektu. Jednotlivé programy pro výstavbu infrastruktury musí být vybaveny dostatečnými nástroji pro jeho dokončení. Pokud tomu tak není, může jednotlivý program ohrozit vybudování celé sítě. Politika TEN-T má za cíl podporovat zvýšení samofinancování plánovaných projektů, čímž

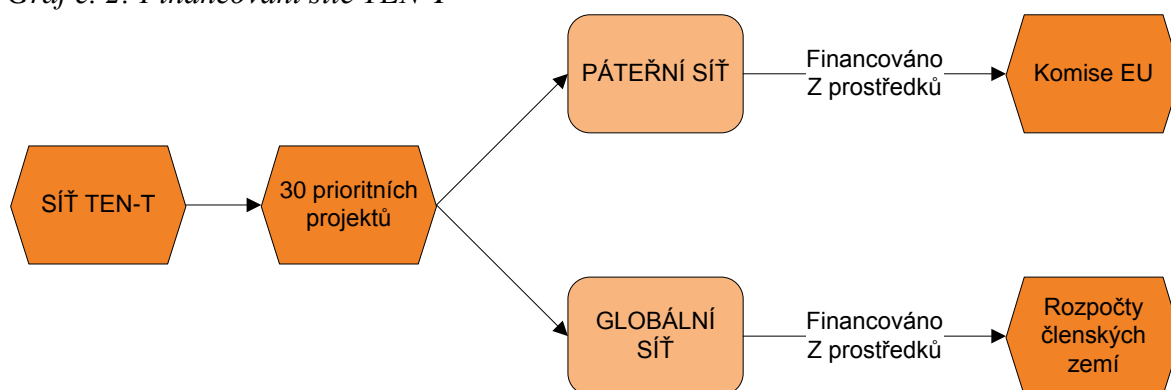


by došlo ke snížení finančních omezení a zvýšení úspěšného dokončení projektu (OS EC TEN-T funding 2011).

Celkové investice do dopravní infrastruktury na období 2000 – 2006 byly € 859 miliard (Státní fond infrastruktury 2010). Doprava mezi členskými státy však postupně narůstá. Z předběžných analýz vyplývá, že do roku 2020 by se mohlo současná doprava až zdvojnásobit. To by vyžadovalo radikální modernizaci a zvýšení únosné kapacity celé sítě. Dle analýz a předběžných odhadů Evropské komise bude na modernizaci pouze jádrové sítě potřebná investice minimálně € 300 miliard (Státní fond infrastruktury 2010) a modernizace celé sítě bude vyžadovat finanční částky až do výše € 500 miliard (Anselmo 2011).

Od roku 1996, kdy bylo odstartováno budování transevropské dopravní sítě, bylo vynaloženo již více jak miliarda euro (Transport research centre 2011). I přes veškerou snahu se nepodařilo realizovat propojení národních sítí a překonat technologické rozdíly v rozsahu, jaký se očekával. Celý projekt doposud dosáhl pouze omezeného pokroku a zatím nedošlo k překonání prostorových bariér. Proto došlo k radikální revizi politiky TEN-T. Dosud byly budovány jednotlivé individuální projekty. Jejich největším problémem je absence návaznosti a propojení. V současné době je těchto prioritních projektů 30. Kvůli problémům souvisejícím s ekonomickou krizí se objevila možnost snížení vyčleněných finančních prostředků na dopravní infrastrukturu. Proto v revizi politiky TEN-T došlo k nahrazení těchto 30 jednotlivých projektů dvěma sférami politiky. Proběhla analýza, které koridory jsou z pohledu vnitřního trhu pro evropský byznys nejdůležitější, a právě tyto koridory byly spojeny do jádrové sítě TEN-T, kde se budou koncentrovat vyčleněné finanční prostředky. EU tak bude mít větší kontrolu nad těmito omezenými finančními nástroji. Druhou sférou je globální síť (již výše zmíněno), která se v současné době bude financovat převážně ze státních rozpočtů jednotlivých členských států (viz graf číslo 2).

Graf č. 2: Financování sítě TEN-T



Zdroj: Vlastní úprava

Tento systém by měl mít z hlediska financování největší užitnou hodnotu. Finance a granty se primárně soustřeďují do vybudování jádrové části, která čerpá prostředky z Fondu soudržnosti, strukturálních fondů a speciálně pro transevropskou dopravní síť vytvořeného fondu TEN-line. Pro prioritní projekty je pevně stanovena závazná doba na zahájení výstavby a je i přesně vymezena doba, do kdy musí být projekt zpracován a hotov. V případě opožděného splnění, které může vést k snížení výsledků hodnoty projektu, má Komise právo ukončit dohodu o grantu a grant zrušit. Datum dokončení projektu lze odložit pouze z důvodu nepředvídatelných, výjimečných okolností, které provádění jedné nebo více akcí projektu po určitou dobu neumožňují. V případě, že u těchto projektů dojde během provádění akcí projektu k podstatným kvantitativním či kvalitativním omezením, vyhrazuje si Komise právo snížit odpovídajícím způsobem spolufinancování ze strany Společenství (OS EC TEN-T funding 2011). Až na několik málo projektů, které byly z hlediska společného evropského zájmu vyhodnoceny jako méně významné a k jejich realizaci v nejbližší době pravděpodobně nedojde, zahrnuje jádrová sféra většinu z původních 30 prioritních prostředků. Rozdíl je v jejich návaznosti a propojení. Na výstavbu sítě globální jde momentálně méně prostředků než na prioritní páteřní síť. S tím je spojen i fakt, že na výstavbu zatím neexistují závazné termíny na jejich dokončení. Finanční situace se dostala do stádia, kdy Komise začíná s přidělováním grantů pouze na prioritní síť. Navíc proběhlo i několik jednání, kde padl návrh financovat síť koridorů pouze z fondu TEN-line a nepřidělovat finance ze strukturálních fondů. Tato situace není příliš výhodná pro země s infrastrukturou na nevyhovujícím rozvojovém stupni, jako je Česká republika, a proto tyto země zaujaly negativní postoj k návrhu o oddělení financování.

Komplexní transevropská dopravní síť je budována s cílem propojení regionů a zlepšení ekonomické situace. Jako taková však vyžaduje velké finanční investice. Kvůli lepší koordinaci, účelné alokaci finančních prostředků a naplňování všech priorit a cílů Evropské Unie byl Evropskou komisí na stávající období 2007 – 2013 v prosinci 2007 schválen operační program Doprava. Dle oficiálních stránek Ministerstva dopravy je operačním programem dokument předložený členským státem a přijatý Evropskou komisí, který stanoví strategii rozvoje s uceleným souborem prioritních os v rámci cílů: Konvergence, Regionální konkurenceschopnost a zaměstnanost, Evropská územní spolupráce, jež mají být prováděny s podporou některého z fondů (ESF, ERDF, EFF) nebo v případě cíle Konvergence s podporou CF a ERDF. Konkrétní operační program Doprava je pak chápán jako program, zaměřený na zkvalitnění infrastruktury a vzájemné propojenosti železniční, silniční a říční

dopravy v rámci tzv. transevropských dopravních sítí. Z této definice lze pochopit, že se tento program zabývá infrastrukturou z národního, ale také nadnárodního hlediska.

Program vychází z několika základních faktů. Rozšiřováním Evropské unie dochází ke zvětšování její populace. To má za následek i větší množství přepravovaných osob a zboží. Mobilita osob a zboží se pak ještě zvyšuje se vstupem do Schengenského prostoru. Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a ekologické zátěže. Doprava je stále velkým zdrojem hluku a emisí zdraví škodlivých látek. Je třeba vytvářet předpoklady pro jejich snižování v plném souladu s evropskými právními předpisy (MD ČR 2005). Dalším podnětem pro vznik dopravní politiky je podpora českých dopravců. Jejich konkurence schopnost je kvůli integritě dopravy v Česku s evropským dopravním systémem snížena, a proto je nutné pro ni vytvářet lepší podmínky. Osobní železniční doprava poskytuje často služby nižších kvalit, které mají za následek upřednostňování individuální osobní silniční dopravy a prohlubování nerovnoměrného rozdělení přepravní práce. Její míra integrace do logistických řetězců je oproti silniční dopravě velmi nízká. Cílem dopravní politiky je proto také zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a její provázání se silniční dopravou a mezinárodními letišti, čímž by se vytvořil multimodální komplexní dopravní systém.

Prioritou programu je samozřejmě respektováním cílů udržitelného rozvoje, ale s ohledem na ochranu životního prostředí. Dne 11. 12. 2007 byl Evropskou komisí schválen operační program Doprava jako finanční podpora pro sektor dopravy v Česku pro období 2007 – 2013. Tato podpora je financována z fondů Evropské unie, především z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) a Fondu soudržnosti (FS). Operační program Doprava (dále již jen OP Doprava) je z finančního hlediska největší operační program v Česku. Pro období 2007 – 2013 je do OP Doprava alokováno téměř 23 % ze všech prostředků pro Česko z fondů EU. Tato necelá čtvrtina finančních prostředků odpovídá necelým 6 miliardám Eur. Spuštění tohoto programu přináší jisté ulehčení státnímu rozpočtu Česka ve spojitosti s vybudováním nové infrastruktury na území ČR a při výstavbě nových silnic a dálnic je možné ho brát jako velký přínos. Spoluúčast OP Doprava na výstavbě jednotlivých projektů velmi často dosahuje hranice 85 % celkových uznatelných nákladů.

OP Doprava vychází z priorit daných Evropskou unií a zapadá do celkové koncepce regionálních operačních programů. Zohledňuje však hlavní strategické cíle Národního rozvojového plánu České republiky se zaměřením na priority a cíle daných Dopravní politikou České republiky a harmonogramem výstavby pro období 2007 – 2013. Je rozdělen

do 7 základních prioritních os, které se dále dělí na subcelky vycházející především z oblasti podpory. Ministerstvo dopravy definuje jako klíčové tyto specifické cíle Operačního programu Doprava:

- Výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících
- Výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy
- Výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T
- Zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy
- Výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy

Tab. č. 4: Alokace finančních prostředků v rámci prioritních os na období 2007 - 2013

| Prioritní osa  | Fond             | mld. EUR      | % celkové alokace OPD | Celkové zdroje |
|--|------------------|---------------|-----------------------|----------------|
| 1 - Modernizace železniční sítě TEN-T  | FS               | 2,190         | 37,9                  | 2,576          |
| 2 - Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T                          | FS               | 1,607         | 28,0                  | 1,891          |
| 3 - Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T                                     | FS               | 0,393         | 6,8                   | 0,462          |
| 4 - Modernizace silnic I. třídy mimo TEN-T   | ERDF             | 1,051         | 18,2                  | 1,236          |
| 5 - Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v Praze | FS               | 0,330         | 5,7                   | 0,388          |
| 6 - Podpora multimodální nákladní přepravy a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy     | ERDF             | 0,119         | 2,1                   | 0,140          |
| 7 - Technická pomoc  | FS               | 0,081         | 1,4                   | 0,096          |
| <b>Celkem</b>  | <b>FS + ERDF</b> | <b>5,774*</b> | <b>100</b>            | <b>6,793</b>   |

Zdroj: <http://www.rsd.cz/Stavime-pro-vas/Fondy-EU>, staženo dne 5. 5. 2011

Z tabulky č. 4 vyplývá, že celková alokace z fondů Evropské unie na období let 2007 – 2013 pro ŘSD ČR bude činit necelých 7 miliard EUR, což se v závislosti na pohybu kurzu koruny vůči euru bude pohybovat okolo 66 miliard korun. Zbývající část nákladů bude hrazena z rozpočtu SFDI a z úvěru poskytnutého Evropskou investiční bankou. (Interní publikace ŘSD, 2009).

Nejvíce finančních prostředků se přisoudilo prioritní ose zabývající se modernizací železniční sítě TEN-T. Z celkových alokovaných dotací je procentuální podíl této prioritní osy více než třetinový. Do této osy spadá celková modernizace železničních koridorů náležících na transevropskou dopravní síť, dále pak modernizace a unifikace řízení provozu a v neposlední řadě také úpravy vozového parku se snahou zmírnit jejich dopad na životní prostředí. Po modernizaci železniční sítě náleží druhý největší podíl alokovaných prostředků výstavbě

a modernizaci dálniční a silniční sítě TEN-T. Této prioritní ose bylo přisouzeno přes jeden a půl miliardy Eur. Tato osa se zabývá výstavbou nových komunikací, ale také modernizací stávajících komunikací, zejména zvýšení její kapacity, výstavba protihlukových stěn či stavba mostů pro migraci zvířat. Třetí v pořadí z hlediska výše alokovaných prostředků je prioritní osa číslo 4, týkající se modernizace silnic I. třídy, které však nespádají do sítě TEN-T. Zde probíhá modernizace v podobném směru jako u silnic a dálnic do sítě TEN-T spadajících. Nejvíce prostředků v této ose se dává na opravy silnic a výstavbu obchvatů městských center. Dále pak zvýšení kapacity a odstraňování vlivů komunikace na veřejné zdraví. Značně menší částka připadá na modernizaci železniční sítě nenáležící do transevropských koridorů. Zde je umístěno necelých 7 % z celkových finančních prostředků OP Doprava. Zabývá se modernizací důležitých železničních uzlů a elektrifikací starších železnic. O něco méně prostředků dostává osa zabývající se modernizací pražského metra, která se zároveň také zabývá systémy řízení silniční dopravy v Praze. Zde je alokováno zhruba 0,3 miliardy Eur. Tato osa se, jak již z názvu vyplývá, zabývá výstavbou nových úseků sítě metra a optimalizací řízení městského silničního provozu. 2 % z OPD jsou pak věnována na rozvoj vnitrozemské vodní dopravy a podporu multimodální nákladní přepravy (zaměření na technologie překládání a logistická centra). Nejméně prostředků je vyhrazeno pro technickou pomoc, zabývající se financováním přidružených aktivit, monitoringem projektů a také publicitou programu důležitou pro přilákání potenciálních příjemců (Doudová 2009).

Přes řadu technických problémů se prokazuje vhodnost využití těchto prostředků pro budování dopravních koridorů. Dokladem je výrazné navýšení dokončených nebo zahájených projektů Transevropských koridorů. Nadále je důležité, a proto prochází pravidelnými revizemi a aktualizacemi, na všech úrovních stanovit prioritní trasy ve strategických dokumentech, kterým budou poskytnuty dotace Na úrovni evropského makroregionu je tím směřováno k zabránění nedostatečného propojení transevropských koridorů. Na některé nedostatky i na nadregionální úrovni Česka se sousedními zeměmi jsem upozornil i v příkladu nedostatečné koordinace při budování dopravního spojení mezi Českem a Rakouskem (vedení hlavního koridoru na české straně v jednom případě přes město Mikulov, na rakouské straně na Znojmo). Změněný systém by do budoucna měl omezit i byrokracii spojenou se získáním peněz. Dotace z EU pokrývají pouze část nákladů dotovaného projektu a jsou vypláceny až zpětně po dokončení projektu či jeho části (Dotace 2011). Zbývající část zpravidla ve výši 10 % - 30 % (dle druhu programu) musí investor (stát, kraj atd.) hradit ze svého. Problém však nastává v situaci, kdy kvůli finanční krizi nemají žadatelé vlastní prostředky na spolufinancování projektu. Ekonomická krize obecně značně ovlivnila současný stav

výstavby transevropské dopravní sítě. Přímý dopad proběhl formou snížení dotací a zvýšenou selekcí projektů. Nepřímý dopad se projevil v podobě finanční krize v Řecku a dalších zemí eurozóny (Portugalsko), kdy se evropský rozpočet podílí na záchraně jejich ekonomiky.

Mezi negativními dopady, které jsou obsaženy v interních materiálech Ministerstva pro místní rozvoj (2010) k hodnocení čerpání prostředků Evropské unie (2011), je často uvedeno nesplnění původních harmonogramů realizace projektů z důvodu ekonomické krize. Finanční krize se v mnohých případech stala globálním pojmem a omluvou pro nerealizované či zpožděné projekty. V skutečnosti krize nepostihla všechny státy v takovém rozsahu, jakým je medializován a omluva za zpoždění doby výstavby či redukci nákladů kvůli krizi se dle tvrzení materiálů Ministerstva pro místní rozvoj stala častou univerzální frází používanou i v případech, kterých se krize skoro vůbec netýkala.

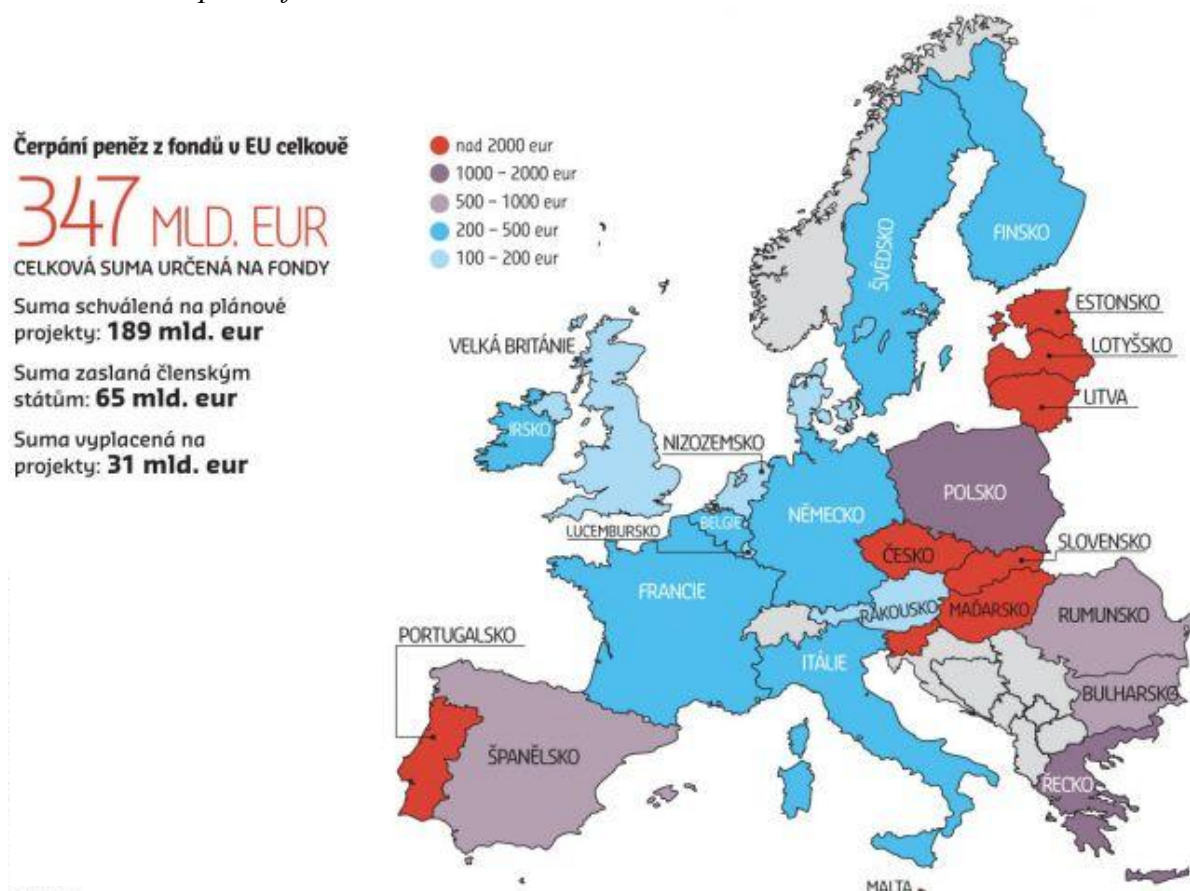
Obecně se často na internetových serverech objevuje kritika jednotlivých zemí, včetně Česka, při čerpání peněz z Evropské unie. Jako příklad bych uvedl internetový server (Server Naše peníze 2007): „Česká republika zaostává v čerpání dotací z evropských fondů.“ Z obrázku číslo 12, který byl publikován Hospodářskými novinami<sup>6</sup>, vyplývá, že Česko patří k zemím s největší celkovou sumou alokovaných dotací z Evropské unie. Společně s Českem je v podobné pozitivní pozici také Slovensko, Portugalsko a pobaltské státy. Dle sdělení odborných útvarů – odboru Národního orgánu koordinace strukturálních fondů, Ministerstva pro místní rozvoj, na který jsem se obrátil prostřednictvím e-mailu s dotazy k této problematice, byl počáteční nízký stupeň v čerpání prostředků strukturálních fondů způsoben schválením prakticky všech operačních programů až v druhé polovině roku 2007. Dalším důvodem pro pomalý stupeň čerpání v počáteční fázi realizace operačního programu je skutečnost, že s výjimkou sociálního fondu, se v jednotlivých operačních programech evropského fondu regionálního rozvoje neposkytují zálohy. Finanční prostředky se poskytují zpětně až po vlastní realizaci etapy, či celého projektu a kontrole způsobilosti výdajů. Ze stavu čerpání strukturálních fondů za 1. čtvrtletí roku 2011 (MMR 2011) vyplývá, že se podařilo naplnit základní podmínku Evropské komise pro harmonogram realizace projektu tzv. N+3 (doba realizace projektů) za rok 2007 a vytvořeny jsou předpoklady i pro splnění podmínky pro rok 2008. U některých z operačních programů (zejména v gesci ministerstva školství tělovýchovy a mládeže) vznikly z důvodů opožděného zahájení realizace projektů

---

<sup>6</sup> Publikováno 4. 12. 2010

problémy s naplněním této podmínky pro příští roky a proto se připravuje realokace mezi jednotlivými operačními programy. Tyto přesuny se netýkají operačního programu Doprava.

Obr. č. 13: Čerpání z fondů v EU



Zdroj: Online zprávy Hospodářských novin, <http://ekonomika.ihned.cz/c1-48396070-evropske-fondy-zahaleji-a-navic-jsou-rozkradany>, staženo dne 17. 4. 2011

Pro financování dopravní infrastruktury pro období do roku 2025 vypracovaly Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) finanční model příjmů a výdajů. Model pracuje s externími zdroji financování, zejména pak s fondy EU (MD ČR 2011).

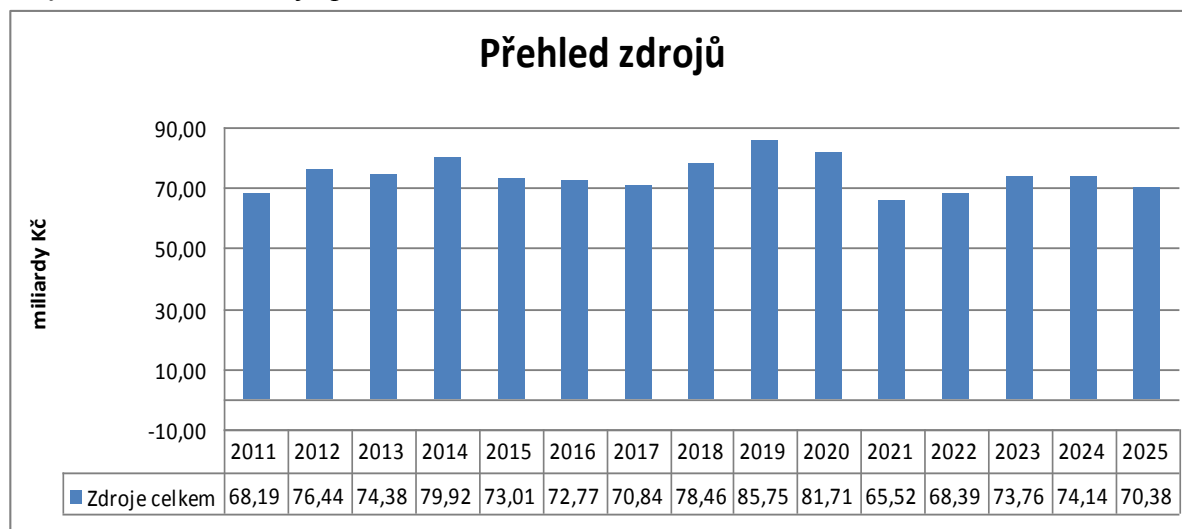
Plánované zdroje (odhad „Superstrategie“):

Jedná se zejména o:

- **poplatky dle využití a časové poplatky** – výkonové a časové zpoplatnění
- **daně** – žádné podstatné změny, pouze navýšení dle inflace
- **podpora ze státního rozpočtu** – dodržení stávající částky 20,6 miliardy Kč/ročně ze strany Ministerstva financí do roku 2025 (s navyšováním částky dle inflace) je nezbytné z důvodu nutného spolufinancování státního podílu na akcích EU po roce 2014 - „Operační program doprava 2“ a „Operační program doprava 3“

- **„Operační program doprava 2“** – 2014–2020: předpokládaná částka 113,65 miliard Kč
- **„Operační program doprava 3“** – 2021–2027 se pro léta 2021 - 2025 předpokládá částka cca 45,85 miliard Kč

Graf č. 3: Přehled zdrojů pro období 2011–2025



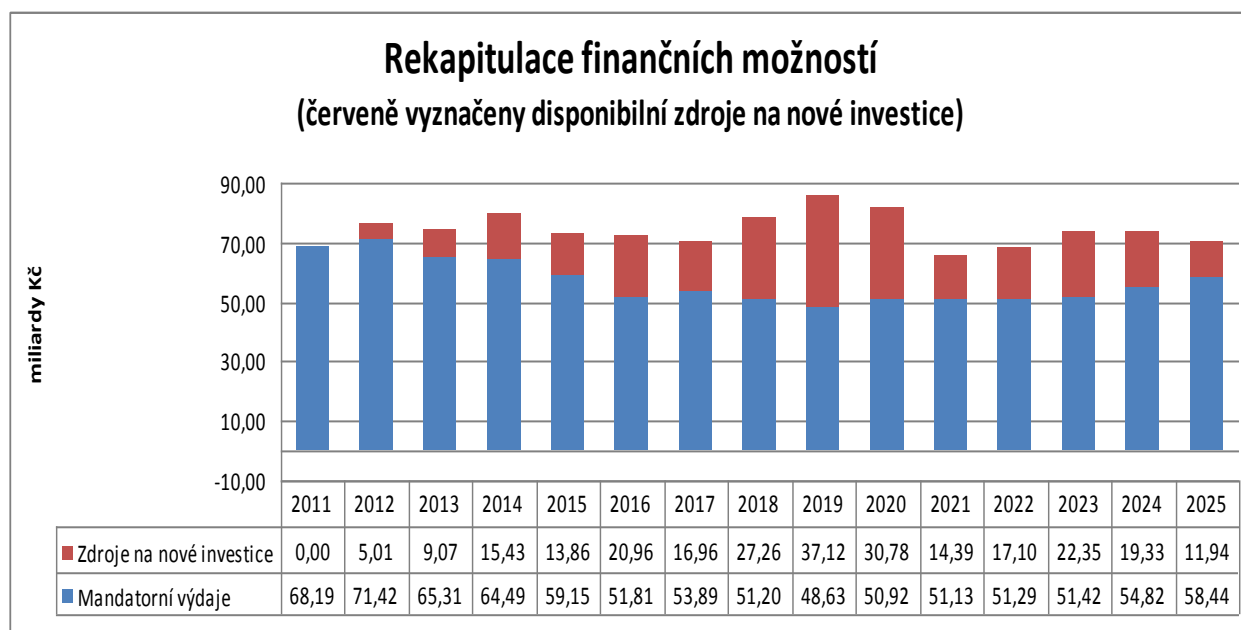
Zdroj: MD ČR 2011

Z výše uvedeného textu vyplývá, že téměř veškeré dostupné finanční prostředky na investice v období let 2014 - 2020 představují programy EU, volné vnitrostátní zdroje tedy budou využity téměř výhradně na spolufinancování zdrojů z EU (MD ČR 2011). Tato situace znamená, že plánování investic bude muset přísně sledovat cíle a pravidla EU. Důsledkem jsou zejména níže uvedené závěry:

1. Bude nezbytné vypracovat dokument „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury (GEPARDI II)“ dle požadavků EU, včetně provedení posouzení SEA. Jedná se o nezbytný podklad pro nový operační program pro dopravu na roky 2014-2020.
2. Bude nezbytné vyjednat nový operační program pro ulehčení financování také mimo síť TEN-T.
3. Minimalizace financování takových projektů, které nejsou z hlediska EU akceptovatelné.



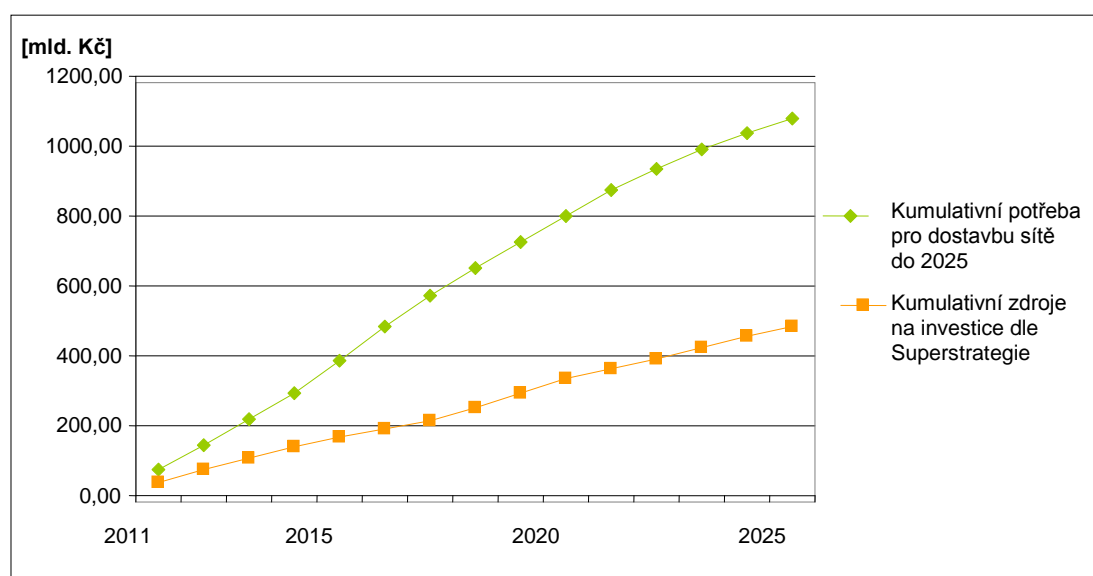
Graf č. 4: Rekapitulace finančních možností 2011 – 2025



Zdroj: MD ČR 2011

Při lokalizaci jednotlivých investičních projektů do silniční infrastruktury by mělo 80 % připadnout na síť TEN-T. Finanční úvahy a prognózy nezohledňují rozdíly mezi páteří a globální sítí, protože momentálně stále ještě probíhají diskuze s Evropskou komisí o jejich přesném vymezení (MD ČR 2011).

Graf č. 5: Kumulativní rozdíl mezi potřebnými zdroji a zdroji dle „Superstrategie“



Zdroj: MD ČR 2011

Z výše uvedeného grafu vyplývá, že do roku 2025 je možné uspokojit cca 40% očekávané potřeby výstavby dopravní infrastruktury při využití veřejných zdrojů (MD ČR 2011).

V rámci strategického dokumentu Dopravní politiky ČR pro období 2005 – 2013 byly vymezeny prioritní projekty náležící do sítě TEN-T (viz příloha 2) a projekty do sítě TEN-T nenáležící (viz příloha 3). Dle této strategie by měly být všechny zmíněné projekty realizovány do roku 2013. Upřednostněny by měly být zejména projekty do sítě TEN-T náležící. V přílohách 2 a 3 jsou umístěny tabulky charakterizující situaci v roce 2009. Pouze jediný projekt náležící do sítě TEN-T byl schválen v plném rozsahu. Zbylých 22 projektů bylo teprve ve fázi předložení Ministerstvu dopravy nebo Evropské komisi. Naproti tomu ze 42 projektů do sítě TEN-T nenáležících bylo schváleno 36 a 16 projektů již bylo kompletně dokončeno. Z prioritních projektů ze sítě TEN-T nebyl dokončen jediný. Tato čísla vypovídají, že primární cíle strategie nejsou dodržovány na úkor cílů sekundárních. Z těchto údajů vyplývá, že do konce období této strategie (2013) se velká část prioritních projektů s největší pravděpodobností dostavět nestihne. Dle mého názoru je jedním z důvodů, proč se podle strategie nepostupuje, nechuť čelit nepříjemným problémům. Dochází k realizaci projektů, jejichž výstavba je ve srovnání s ostatními projekty jednodušší. Náročnější projekty, u kterých mnohdy nejsou vyřešené majetkové vztahy a vymezení jejich koridoru není ani přesně dané (např. dálnice D3), jsou odkládány na později. Tímto způsobem dochází k upřednostňování jednodušších projektů před projekty prioritními.

## 7. ZÁVĚR

Ve své bakalářské práci jsem se zabýval tématem realizace dopravních projektů v kontextu rozvojových os Česka. Snažil jsem se zohledňovat geografický přístup, protože kvalitní dopravní infrastruktura je podmínkou pro úspěšnou hospodářskou integraci a územní rozvoj na všech úrovních.

Cílem mé bakalářské práce bylo popsat transevropské koridory sítě TEN-T, zaměřit se na metodiku jejich vymezení, strategické dokumenty a jejich vlastní realizaci. Důraz jsem kladl na hodnocení dopravní politiky, stavu a výstavby dopravní infrastruktury, především dálniční sítě. V konkrétních příkladech jsem věnoval pozornost budování dálniční sítě v ČR, doprovodných rychlostních komunikací a vybraných sítí hlavních komunikací I. třídy. Dopravní infrastrukturu Česka jsem hodnotil jak z hlediska stručné historie jejich výstavby, tak především s ohledem na situaci vytížení a územních vazeb. Pro vzájemné provázení plánů a možností jejich realizace jsem do bakalářské práce zařadil samostatnou kapitolu o financování dopravní infrastruktury.

Při zpracování práce jsem ověřoval vstupní hypotézu, zda vzhledem k významu, který v sociálně ekonomickém rozvoji evropského makroregionu a Česka mají transevropské koridory a dálniční síť, došlo za poslední období k jejímu intenzivnímu dobudování. S tím, že jsem předpokládal, že pokračuje zaostávání Česka ve srovnání s ostatními vyspělými evropskými zeměmi. Za varovný závěr považuji výstup z aktuálně připravované „Superstrategii“ Ministerstvem dopravy České republiky, ze které vyplývá, že s přihlédnutím k úrovni dostupných finančních zdrojů nebude možno do roku 2025 dokončit základní síť, a to ani v případě přijetí maximálního počtu racionalizačních opatření. Skutečností je, že při definovaných zdrojích bude do roku 2025 možné zrealizovat cca pouze cca 40 % identifikovaných potřeb. Doložením tohoto tvrzení je graf č. 5, ze kterého vyplývají stále více se otvírající „nůžky“ mezi disponibilními finančními zdroji na silniční infrastrukturu a skutečnou potřebou z dopravních hledisek. Jednoznačně se prokázala nedostatečná dálniční síť ve srovnání s ostatními sousedními státy z hlediska její hustoty (3 – 5 x nižší dle obdobného typu státu), jak je patrné z tabulky č. 1. Snažil jsem se zabývat i hodnocením stavu zahrnutí budování dopravní infrastruktury v jednotlivých strategických a realizačních dokumentech a dodržování stanovených priorit. Při vstupní hypotéze jsem vycházel z předpokladu, že je zpracována celá řada strategických dokumentů a analýz. Do bakalářské práce jsem proto zahrnul informaci o multikriteriálních analýzách MKA. Naformuloval jsem předpoklad, že tyto dokumenty se pravidelně aktualizují, ale že při vlastní realizaci nejsou

zcela dodržovány. Ověřoval jsem předpokládanou skutečnost i na příkladech v Česku. Vstupní hypotézy se potvrdily, neboť vlastní výstavba dopravní infrastruktury upřednostňuje často dílčí připravené projekty dálničních úseků před připravovanými vzájemně provázanými národními a nadnárodními koncepty a strategiemi. U dálniční sítě Česka je preferována možnost okamžitého získání finančních prostředků z různých forem dotací. Nedodržování priorit a harmonogramů výstavby, obsažených v komplexních strategických dokumentech, vede k tomu, že projekty se v řadě případů realizují dle stavu připravenosti. Upřednostněn je tak projekt, který je rozestavěn před důležitým projektem, který je ve stavu plánování. Skutečnost lze dokumentovat na příkladu realizace rychlostní komunikace R 35 nebo na výstavbě části úseků dálniční sítě (D8, D5 i D11), které dlouho nebyly nebo nejsou dodnes dokončeny z důvodu nedořešených majetkových vztahů, či nedořešených připomínek orgánů ochrany přírody.

Na konkrétních příkladech jsem ověřoval vstupní hypotézu - nedostatečné dobudování dálniční sítě a její značné dopravní vytížení je spojené s rizikem, že v případě nedostatečného zabezpečení financování infrastruktury dojde k pokračování nárůstu silniční dopravy na úkor ostatních druhů a k možnému prohlubování negativního vlivu na životní prostředí.

Z materiálů citovaných v bakalářské práci vyplývá, že v Česku patří k prioritním významným silničním projektům investice navazující na evropské dopravní koridory:

- dokončení rozestavěných akcí (D8, D3, R6 Karlovy Vary – Cheb, D1 do Polska, R7 k napojení průmyslové zóny Žatec - Triangle směrem do Německa, obchvaty silnic I. třídy)
- řešení hlavních kapacitních problémů na transevropské silniční síti, příprava další výstavby prioritních tahů (D3 na území Jihočeského kraje, R35 Hradec Králové – Mohelnice, Silniční okruh kolem Prahy, D11/R11 – nová trasa do Polska, rekonstrukce D1)
- napojení regionů a výstavba obchvatů sídel (obchvaty sídel v trase R4, R6, R49, R52, R55, I/11 v okolí Třince, R48 obchvat Frýdku – Místku, I/44 a další obchvaty na nadměrně zatížených silnicích I. třídy).

Největší nedostatky silniční sítě lze dokumentovat na následujících příkladech, které představují pro českou ekonomiku a vyrovnaný regionální rozvoj klíčová spojení:

- Praha – České Budějovice

- Hradec Králové – Mohelnice
- Praha – Karlovy Vary
- Nedostatečné spojení do regionů Horní Rakousy, střední a severní Slovensko a do západní části česko-polských státních hranic.

Bakalářská práce poukázala, že největšími nedostatky dopravního systému Česka jsou nedostatečná kapacita, špatný technický stav dopravní infrastruktury a z geografického hlediska i vzájemné napojení regionů. Jedním z důvodů je i skutečnost, že většina současných silničních tahů byla projektována před třiceti lety, kdy se nepočítalo se současným kapacitním zatížením.

Ve své bakalářské práci jsem poukázal i na nedostatky v systému hodnocení multikriteriální analýzou MKA, která by v procesu realizace měla stanovit důležitost projektu.

Předem stanoveným bodem hypotézy byla i předpokládaná významná role prostředků Evropské komise pro dobudování transevropských sítí prostřednictvím jednotlivých projektů. Z výše uvedeného textu vyplývá, že téměř veškeré dostupné finanční prostředky na investice v období let 2014 – 2020 představují programy EU, volné vnitrostátní zdroje tedy budou využity téměř výhradně na spolufinancování zdrojů z EU. Plánování investic bude muset přísně sledovat cíle a pravidla EU. Bude nezbytné vypracovat dokument „Dopravní sektorové strategie, 2. fáze – Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury GEPARDI II. Bude nezbytné vyjednat nový operační program pro ulehčení financování také mimo síť TEN-T. Poslední bodem bude nutná minimalizace financování takových projektů, které nejsou z hlediska EU akceptovatelné.

Financování a přidělování grantů je jedním z hlavních problémů při dobudování celého projektu sítě TEN-T. Nedostatek finančních prostředků i v návaznosti na ekonomickou situaci řady států Evropské unie může způsobit zkrácení a oslabení celého projektu. Proto byl Evropskou komisí zadán cíl politiky TEN-T – podpora samofinancování plánovaných projektů (zapojení privátního sektoru – PPP), čímž by došlo ke snížení finančních omezení a zvýšení úspěšnosti dokončených projektů.

Nedostatkem je, že se dosud nepodařilo realizovat propojení národních a nadnárodních sítí a překonat tak technologické rozdíly. Proto dochází k revizi politiky TEN-T. Největším nedostatkem se ukázala nedostatečná návaznost a propojení jednotlivých projektů.

Prokázal se velký význam finančních prostředků Evropské komise pro postupné dobudování dopravní infrastruktury Česka. V rámci strukturálních fondů na programové období 2007 – 2013 je do oblasti dopravy alokováno téměř 23 % všech finančních prostředků schválených pro Česko. Toto přináší ulehčení situace státnímu rozpočtu, který se může u prioritních staveb podílet pouze spolufinancováním, neboť u jednotlivých projektů je možno čerpat z prostředků Evropské unie až do výše 85 % celkových způsobilých nákladů. V oblasti čerpání finančních prostředků Evropské unie jsem nezjistil na příkladu Česka žádné závažné problémy.

## SEZNAM ZDROJŮ A LITERATURY

(MD ČR 2005) ČESKÁ REPUBLIKA - MINISTERSTVO DOPRAVY (2005): Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Praha, 61 s.

(MD ČR 2011) ČESKÁ REPUBLIKA - MINISTERSTVO DOPRAVY (2011): Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025. Praha, 28 s.

ALBRECHTS, L. (1997): A landscape of power and impotence. Acco, Leuven, 241 s.

ANSELMO, J. (2011): Revision of TEN-T Guidelines. European Commision, Zaragoza, 22 s.

BOZP [online]. 2011 [cit. 2011-4-21]. Dostupné z WWW:  
[http://www.bozpinfo.cz/legislativa/pravo-eu/uredni-vestnik-eu/bile\\_knihy/](http://www.bozpinfo.cz/legislativa/pravo-eu/uredni-vestnik-eu/bile_knihy/)

BUDINSKÝ, V. (2009): Pátevní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Praha, 108 s.

CASTELLS, M. (1996): The information age: economy, society and culture. Blackwell Publishers, Oxford, 480 s.

Commission of the European Communities (CEC): The prospective development of the central and capital cities and regions, Regional Development Studies. Office for Official Publications of the European Communities. Luxembourg, 1996.

Dotace [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
<http://www.enovation.cz/dotace/dotace-eu-na-vyzkum-vyvoj>

DOUDOVÁ, L. (2009): Dopravní koridory. Silnice železnice, 3. ročník, č. 3, 96 s.

Ekolist [online]. 2006 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
<http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/historie-vystavby-dalnice-d5>

European Sea ports organisation [online]. 2011 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW:  
<http://www.espo.be/>

European Spatial Development Perspective (ESDP): Complete draft; Meeting of ministers responsible for spatial planning of the Member States of the European Union. British Presidency, Glasgow, 1998.

Generální ředitelství pro regionální politiku, Evropská komise (2010): Realizace inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění, Panorama inforegio, č. 36, Úřad pro úřední tisky, 32 s.

HOHENBERG, P.M., HOLLEN LEES, L., (1995): The Making of Urban Europe 1000–1994. Harvard University Press, Cambridge, 448 s.

Hospodářské noviny – spojení s letištěm [online]. 2011 [cit. 2011-4-20]. Dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-51572070-studie-nejlepsi-spojzeni-s-letistem-v-ruzyni-by-obstaraly-vlaky>

CHAPMAN, D. (2003): Concepts and definitions of corridors: evidence from England's Midlands. *Journal of Transport Geography*, č. 11, s. 179–191

Interní materiály Ministerstva pro místní rozvoj (2010). Ministerstvo pro místní rozvoj, 76 s.

Interní materiály Ministerstva pro místní rozvoj (2011). Ministerstvo pro místní rozvoj, 33 s.

Interní materiály Plzeňského kraje (2006). Plzeňský kraj, 35 s.

IST WORLD [online]. 2003 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW: <http://www.ist-world.org/ProjectDetails.aspx?ProjectId=89cd181d23ea463bbe09bd470f620a24>

KRUGMAN, P. (1996): International economics: theory and policy. *Economic Geography*, č. 72, s. 259–292

LEIBENATH, M. a kol. (2006): Grenzüberschreitende Raumentwicklung zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Přeshraniční územní rozvoj: spolupráce mezi Německem a Českou republikou. BBR, Bonn, 236 s.

LIEBOWITZ, S., MARGOLIS, S. (1995): Path Depence, Lock-in, and History Liebowitz, S J & Margolis, *Journal of Law, Economics and Organization*, Oxford University Press, 10, č. 11, s. 205–226

Oficiální stránky Evropské komise Networks basis [online]. 2011 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis\\_networks/basis\\_networks\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/basis_networks_en.htm)

Oficiální stránky letiště v Bruselu [online]. 2011 [cit. 2011-4-20]. Dostupné z WWW: [http://www.brusselsairport.be/en/passngr/to\\_from\\_brussels\\_airport/](http://www.brusselsairport.be/en/passngr/to_from_brussels_airport/)

OS celní správy ČR [online]. 2009 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW: <http://www.celnisprava.cz/cz/evropska-unie/schengenska-dohoda/Stranky/zakladni-pojmy.aspx>

OS české dálnice - D1 [online]. 2011 [cit. 2011-4-15]. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d1>

OS EC 30 priority axes [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/30\\_priority\\_axes\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/maps/30_priority_axes_en.htm)

OS EC 30 project-12 [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW: [http://tentea.ec.europa.eu/en/tent-projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_12/priority\\_project\\_12.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/tent-projects/30_priority_projects/priority_project_12/priority_project_12.htm)



- OS EC 30 project-13 [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_13/priority\\_project\\_13.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_13/priority_project_13.htm)
- OS EC 30 project-25 [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_25/priority\\_project\\_25.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_25/priority_project_25.htm)
- OS EC 30 project-7 [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_7/priority\\_project\\_7.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_7/priority_project_7.htm)
- OS EC 30 project-8 [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_8/priority\\_project\\_8.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_8/priority_project_8.htm)
- OS EC 30 project-Galileo [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t\\_projects/30\\_priority\\_projects/priority\\_project\\_15/priority\\_project\\_15.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_15/priority_project_15.htm)
- OS EC kongesce [online]. 2009 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW:  
[http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/doc/revision\\_1692\\_memo\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/doc/revision_1692_memo_en.pdf)
- OS EC Legislation [online]. 2011 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008L0096:EN:NOT>
- OS EC Roadmap [online]. 2010 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW:  
[http://ec.europa.eu/governance/impact/planned\\_ia/docs/2011\\_empl\\_011\\_eu\\_globalisation\\_fund\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/docs/2011_empl_011_eu_globalisation_fund_en.pdf)
- OS EC TEN-T funding [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://ec.europa.eu/economy\\_finance/consultation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/index_en.htm)
- OS EC TEN-T review [online]. 2011 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten\\_t\\_policy\\_review/ten\\_t\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten_t_policy_review/ten_t_policy_review_en.htm)
- OS Strukturální fondy [online]. 2011 [cit. 2011-3-28]. Dostupné z WWW:  
<http://www.strukturalni-fondy.cz/Programy-2007-2013/Tematicke-operacni-programy/OP-Doprava>
- PricewaterhouseCoopers (2009): Dopravní sektorové strategie. Praha, 155 s.
- PRIEMUS, H., ZONNEVELD, W. (2003): What are corridors and what are the issues? *Journal of Transport Geography*, č. 11, s. 167–177
- ROSS, G. (1992): After Maastricht: Hard Choices for Europe. *World Policy Journal*, č. 9, s. 487–513

Ředitelství silnic a dálnic ČR – cena [online]. 2008 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/879cc1f954db7dddc125740b00498cf2?OpenDocument&Highlight=0,CENA\\*](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/c4036191b207fe78412566ab005dd08f/879cc1f954db7dddc125740b00498cf2?OpenDocument&Highlight=0,CENA*)

ŘSD (2006): Dálnice D5. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 15 s.

ŘSD (2006): Dálnice D8. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 15 s.

ŘSD (2008): Dálnice D11. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 11 s.

ŘSD (2010): Dálnice D1. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 15 s.

Server Naše peníze [online]. 2007 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW:  
<http://www.nasepenize.cz/ceska-republika-zaostava-v-cerpani-dotaci-z-evropskych-fondu--1888>

South East European transport axis cooperation [online]. 2010 [cit. 2011-4-5]. Dostupné z WWW: <http://www.seetac.eu/newsletters/newsletter-7/ten-t-policy-review-and-the-position-of-the-south-east-european-core-regional-transport-network.aspx>

Stále zastoupení ČR při Evropské unii [online]. 2010 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://www.mzv.cz/representation\\_brussels/cz/udalosti\\_a\\_media/prohlaseni\\_a\\_stanoviska/a\\_prece\\_bude\\_v\\_praze\\_agentura\\_galileo\\_se.html](http://www.mzv.cz/representation_brussels/cz/udalosti_a_media/prohlaseni_a_stanoviska/a_prece_bude_v_praze_agentura_galileo_se.html)

Státní fond infrastruktury [online]. 2010 [cit. 2011-4-17]. Dostupné z WWW:  
[http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2010\\_rozpocet\\_sdv.pdf](http://www.sfdi.cz/CZ/pdf/2010_rozpocet_sdv.pdf)

Transport research centre [online]. 2011 [cit. 2011-4-25]. Dostupné z WWW:  
<http://www.transport-research.info/web>

Visegrad EU portal [online]. 2011 [cit. 2011-4-21]. Dostupné z WWW:  
<http://www.euractiv.cz/komunitarni-programy>

## PŘÍLOHY

*Príloha 1: Přehled dokončovaných a zahajovaných staveb dle rozpočtu SFDI v letech 2011 – 2013*

| Název stavby   | Zahájení    | Ukončení | Zbývající náklady [mld. Kč] |
|--|-------------|----------|-----------------------------|
| <b>Jihočeský kraj celkem</b>                           |             |          | <b>6,24</b>                 |
| I/34 propojení DO České Budějovice                     | v realizaci | 2011     | 0,23                        |
| R4 Mirovice - Třebkov                                  | v realizaci | 2011     | 0,02                        |
| D3 0308 B most přes Lužnici                            | v realizaci | 2012     | 0,6                         |
| D3 0307 C most přes údolí Černovického potoka          | v realizaci | 2012     | 0,46                        |
| D3 0307 B most přes rybník Koberný                     | v realizaci | 2012     | 0,08                        |
| D3 0307 A Tábor - Soběslav                             | v realizaci | 2012     | 3,25                        |
| D3 0308 A Soběslav - Veselí nad Lužnicí                | v realizaci | 2012     | 1,55                        |
| I/39 Český Krumlov sanace skalního masivu              | v realizaci | 2011     | 0,05                        |
| <b>Jihomoravský kraj celkem</b>                        |             |          | <b>7,03</b>                 |
| I/38 Znojmo obchvat I                                  | v realizaci | 2011     | 0,02                        |
| I/52 Brno - Rajhrad                                    | v realizaci | 2011     | 0,04                        |
| I/42 Brno Zabovřesky mosty ev.č 42-002.1.2 42-002A.1.2 | v realizaci | 2011     | 0,04                        |
| I/42 Brno VMO MUK Dobrovského Svitavská radiála        | v realizaci | 2013     | 0,91                        |
| I/42 Brno VMO Dobrovského B                            | v realizaci | 2014     | 4,38                        |
| R52 5206 Perná - st.hranice ČR/Rakousko                | 2012        | 2013     | 1,5                         |
| I/50 Nesovice křižovatka                               | 2012        | 2012     | 0,14                        |
| <b>Královehradecký kraj celkem</b>                     |             |          | <b>2,39</b>                 |
| I/14 Vamberk jižní přeložka 3. stavba                  | v realizaci | 2011     | 0,01                        |
| D11 1105/2 Osičky - Hradec Králové                     | v realizaci | 2014     | 2,38                        |
| <b>Karlovarský kraj celkem</b>                         |             |          | <b>1,53</b>                 |
| I/21 Velká Hleďsebe                                    | v realizaci | 2011     | 0,06                        |
| R6 Nové Sedlo - Jenišov                                | v realizaci | 2011     | 0,04                        |
| R6 Nové Sedlo - Sokolov                                | v realizaci | 2012     | 0,76                        |
| R6 Sokolov - Tisová                                    | v realizaci | 2013     | 0,67                        |
| <b>Liberecký kraj celkem</b>                           |             |          | <b>0,82</b>                 |
| I/13 Stráž n.N. - Krásná Studánka                      | v realizaci | 2011     | 0,27                        |
| I/9 Sosnová MÚK  | v realizaci | 2011     | 0,1                         |
| R35 Bílý Kostel - Hrádek n.N.                          | v realizaci | 2011     | 0,45                        |
| <b>Moravskoslezský kraj celkem</b>                     |             |          | <b>22,14</b>                |
| I/58 Příbor obchvat                                    | v realizaci | 2012     | 0,5                         |
| Hrádek - průtah ( SŽDC)                                | v realizaci | 2012     | 0,51                        |
| R48 Rychaltice - Frýdek Místek                         | v realizaci | 2013     | 2,28                        |
| D47 4704 Lipník - Běloutín                             | v realizaci | 2011     | 0,18                        |
| D47 4706 Hladké Životice - Bílovec                     | v realizaci | 2011     | 0,44                        |
| D47 4705 Běloutín - Hladké Životice                    | v realizaci | 2012     | 0,19                        |
| I/56 Ostrava - Prodloužená Místecká I.stavba           | v realizaci | 2012     | 0,84                        |
| I/56 Ostrava - Prodloužená Místecká II.stavba          | v realizaci | 2014     | 0,26                        |
| D47 47092 Bohumín - státní hranice ČR/PR - KP          | v realizaci | 2012     | 1,61                        |
| I/67 Skřečůň - Bohumín obchvat                         | v realizaci | 2011     | 0,14                        |

|   |             |      |              |
|---|-------------|------|--------------|
| Mokré Lazce - hranice okresů Opava, Ostrava               | 2012        | 2015 | 4,64         |
| Nebory - Oldřichovice                                     | 2012        | 2015 | 3,12         |
| Oldřichovice - Bystřice                                   | 2012        | 2014 | 4,05         |
| Ostrava Prodloužená Rudná                                 | 2013        | 2017 | 3,38         |
| <b>Olomoucký kraj celkem</b>                              |             |      | <b>1,52</b>  |
| I/35 hr.okr. SY - Mohelnice                               | v realizaci | 2011 | 0,06         |
| I/44 Vlachov - Rájec                                      | v realizaci | 2014 | 1,16         |
| I/60 Javorník obchvat                                     | 2012        | 2012 | 0,3          |
| <b>Pardubický kraj celkem</b>                             |             |      | <b>3,2</b>   |
| I/37 Hrobice - Ohrazenice                                 | v realizaci | 2011 | 0,3          |
| I/37 Březhrad - Opatovice                                 | v realizaci | 2012 | 1,15         |
| I/37 Chrudim obchvat úsek Medlešice - I/17                | 2012        | 2014 | 1,64         |
| I/37 Trhová Kamenice most ev.č. 37-041                    | 2012        | 2012 | 0,11         |
| <b>Plzeňský kraj celkem</b>                               |             |      | <b>0,64</b>  |
| I/21 Nová Hospoda - Kočov přeložka                        | v realizaci | 2011 | 0,14         |
| I/27 Třemošná - přeložka                                  | v realizaci | 2011 | 0,13         |
| I/27 Plzeň Tyršův Sad - Sukova 2.stavba                   | v realizaci | 2012 | 0,23         |
| I/26 Plzeň Nová Hospoda přeložka                          | v realizaci | 2011 | 0,14         |
| <b>Praha a Středočeský kraj celkem</b>                    |             |      | <b>3,43</b>  |
| I/38 Kolín obchvat  | v realizaci | 2011 | 0,8          |
| I/9 Líbeznice obchvat                                     | v realizaci | 2012 | 0,34         |
| I/38 Nymburk přeložka II. a III. stavba                   | v realizaci | 2011 | 0,08         |
| I/16 Byšice - Mělnické Vtelno                             | v realizaci | 2011 | 0,03         |
| R6 Praha - Pavlov   | v realizaci | 2011 | 0,13         |
| R1 513 Vestec - Lahovice                                  | v realizaci | 2011 | 0,06         |
| R1 514 Lahovice - Slivenec                                | v realizaci | 2011 | 0,03         |
| R1 512 D 1 -Vestec  | v realizaci | 2011 | 0,84         |
| SOKP 515 Slivenec - Třebonice rekonstrukce                | v realizaci | 2012 | 0,2          |
| SOKP, SSÚD 8 Rudná - Rekonstrukce dispečerských pracovišť | v realizaci | 2011 | 0,03         |
| R4 Skalka - křiž. II/118                                  | 2012        | 2014 | 0,89         |
| <b>Ústecký kraj celkem</b>                                |             |      | <b>12,13</b> |
| I/30 Ústí nad Labem dopravní opatření-povodňová hráz      | v realizaci | 2011 | 0,13         |
| R7 MÚK Vysočany - MÚK Droužkovice                         | v realizaci | 2013 | 2,67         |
| R7 MÚK Droužkovice - MÚK Nové Spořice                     | v realizaci | 2013 | 2,4          |
| D8 0805 A - Trasa dálnice Lovosice-Rehlovice              | v realizaci | 2013 | 3,17         |
| D8 0805 B - Most Vchynice                                 | v realizaci | 2013 | 0,36         |
| D8 0805 C - Most Oparno                                   | v realizaci | 2013 | 0,16         |
| D8 0805 D - Most Dobkovičky                               | v realizaci | 2013 | 0,56         |
| D8 0805 E - Tunel Prackovice                              | v realizaci | 2013 | 0,34         |
| D8 0805 F - Tunel Radejčín                                | v realizaci | 2012 | 2,34         |
| <b>Kraj Vysočina celkem</b>                               |             |      | <b>0,14</b>  |
| I/34 Česká Bělá obchvat                                   | v realizaci | 2011 | 0,06         |
| I/38 Moravské Budějovice obchvat                          | v realizaci | 2011 | 0,08         |

|   |             |      |              |
|---|-------------|------|--------------|
| <b>Zlínský kraj celkem</b>              |             |      | <b>11,27</b> |
| I/50 Bánov obchvat                      | v realizaci | 2011 | 0,11         |
| I/49 Malenovice - Otrokovice okres Zlín | v realizaci | 2012 | 0,7          |
| D1 0135 Kroměříž východ - Říkovice      | v realizaci | 2011 | 0,89         |
| R55 5503 Skalka - Hulín                 | v realizaci | 2011 | 0,7          |
| R49 4901 Hulín - Fryšták                | 2012        | 2017 | 8,87         |

Zdroj: MD ČR 2011

*Příloha 2: Seznam prioritních projektů silniční infrastruktury náležících do sítě TEN-T, k roku 2009*

| Název Projektu                                | Priorita OPD | Stav projektové žádosti 12/2009 | Podpora OPD v Kč |                     | Stav projektu k 12/2009 |
|---|--------------|---------------------------------|------------------|---------------------|-------------------------|
|   |              |                                 | Schválená        | Aktuálně požadovaná |                         |
| I/52 Brno - Rajhrad                           | Síť TEN-T    | Schváleno                       | 674 569 625      | 674 569 625         | realizace               |
| R6 Nové Sedlo - Jenišov                       | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   | 6 313 140 002    | 6 313 140 002       | realizace               |
| R6 Nové Sedlo - Sokolov                       | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| R6 Sokolov - Tisová                           | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| R6 Tisová - Kamenný Dvůr                      | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| R35 Bílý Kostel - Hrádek n.N.                 | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   | 1 790 061 330    | 1 790 061 330       | realizace               |
| R35 Hradec Králové (Sedlice) - Opatovice      | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   | 1 804 067 135    | 1 804 067 135       | realizace               |
| R48 Rychaltice - Frýdek Místek                | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   | 2 431 003 604    | 2 431 003 604       | realizace               |
| D8 0805 A - Trasa dálnice                     | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   | 8 177 434 603    | 8 177 434 603       | realizace               |
| D8 0805 B - Most Vchynice                     | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| D8 0805 C - Most Oparno                       | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| D8 0805 D - Most Dobkovičky                   | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| D8 0805 E - Tunel Prackovice                  | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| D8 0805 F - Tunel Radejčín                    | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo EK   |                  |                     | realizace               |
| D3 0308 B most přes Lužnici                   | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   | 9 347 463 661    | 9 347 463 661       | realizace               |
| D3 0307 C most přes údolí Černovického potoka | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   |                  |                     | realizace               |
| D3 0307 B most přes rybník Koberný            | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   |                  |                     | realizace               |
| D3 0307 A Tábor - Soběslav                    | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   |                  |                     | realizace               |
| D3 0308 A Soběslav - Veselí nad Lužnicí       | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   |                  |                     | realizace               |
| R1 513 Vestec - Lahovice                      | Síť TEN-T    | velký projekt - předloženo MD   | 4 716 721 873    | 4 716 721 873       | realizace               |

|                                    |           |                               |               |               |           |
|------------------------------------|-----------|-------------------------------|---------------|---------------|-----------|
| R1 512 D 1 - Vestec                | Síť TEN-T | velký projekt - předloženo MD | 3 095 401 751 | 3 095 401 751 | realizace |
| D1 0135 Kroměříž východ - Říkovice | Síť TEN-T | velký projekt - předloženo EK | 6 837 801 428 | 6 837 801 428 | realizace |
| R55 5503 Skalka - Hulín            | Síť TEN-T | velký projekt - předloženo EK |               |               | realizace |

*Legenda:*

*EK – Evropská komise*

*MD – Ministerstvo dopravy*

*Zdroj: <http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/fondy-eu/seznam-projektu-opd>, staženo dne 12.5. 2011*

*Příloha 3: Seznam prioritních projektů silniční infrastruktury nenáležících do sítě TEN-T, k roku 2009*

| Název Projektu  | Priorita OPD   | Stav projektové žádosti 12/2009 | Podpora OPD v Kč |                     | Stav projektu k 12/2009 |
|---|----------------|---------------------------------|------------------|---------------------|-------------------------|
|   |                |                                 | Schválená        | Aktuálně požadovaná |                         |
| I/16 Řepov - hr.okr. Jičín  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 205 015 558      | 205 015 558         | realizace               |
| I/14 Jablonec nad Nisou - Tanvald   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 347 240 180      | 347 240 180         | realizace               |
| I/16 Hr.okr. JC a MB - obchvat Sobotky - Samšina - Ohařice - křiž. Lochov | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 128 269 088      | 128 269 088         | ukončeno                |
| I/38 Kolín obchvat  | Mimo síť TEN-T | velký projekt - předloženo MD   | 2 044 213 924    | 2 044 213 924       | realizace               |
| I/38 Nymburk přeložka II. a III. stavba                                   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 1 040 006 770    | 1 040 006 770       | realizace               |
| I/21 Nová Hospoda - Kočov přeložka  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 580 453 095      | 580 453 095         | realizace               |
| I/27 Třemošná - přeložka  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 810 926 843      | 810 926 843         | realizace               |
| I/21 Velká Hleďsebe   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 432 152 523      | 432 152 523         | realizace               |
| I/14 Liberec - Kunratická 2. etapa  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 191 067 944      | 191 067 944         | ukončeno                |
| I/13 Stráž n.N. - Krásná Studánka   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 742 277 206      | 742 277 206         | realizace               |
| I/14 Liberec - Kunratická 3. etapa  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 144 195 947      | 144 195 947         | ukončeno                |
| I/13 Komořany - Most  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 187 892 827      | 187 892 827         | ukončeno                |
| I/9 Sosnová MÚK   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 525 430 905      | 525 430 905,10      | realizace               |
| I/14 Vamberk jižní přeložka 3. stavba                                     | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 345 902 315      | 345 902 315         | realizace               |
| I/43 Opatov obchvat   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 424 986 078      | 424 986 078         | ukončeno                |
| I/34 Česká Bělá obchvat   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 358 798 534      | 358 798 534         | realizace               |
| I/38 Jihlava obchvat jih  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 204 796 136      | 204 796 136         | ukončeno                |
| I/50 Bánov obchvat  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 566 945 666      | 566 945 666         | realizace               |
| I/38 Moravské Budějovice obchvat  | Mimo síť TEN-T | velký projekt - předloženo MD   | 1 025 905 403    | 1 025 905 403       | realizace               |
| I/11 Jablunkov obchvat  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 743 771 411      | 743 771 411         | ukončeno                |
| I/57 Semetín - Bystřička I. stavba  | Mimo síť TEN-T | velký projekt - předloženo MD   | 983 532 482      | 983 532 482         | realizace               |
| I/11 a I/56 propojení spojka S1 v Opavě                                   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 691 917 704      | 691 917 704         | realizace               |
| I/58 Příbor obchvat   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 1 222 121 925    | 1 222 121 925       | realizace               |
| I/11 Český Těšín obchvat  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 439 837 848      | 439 837 848         | ukončeno                |
| I/28 Dobroměřice - Odolice  | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 372 917 894      | 372 917 894         | realizace               |
| I/37 Hrobice - Ohrazenice   | Mimo síť TEN-T | schváleno                       | 696 194 115      | 696 194 115         | realizace               |

|   |                |                                  |               |               |           |
|---|----------------|----------------------------------|---------------|---------------|-----------|
| I/37 Březhrad - Opatovice                                     | Mimo síť TEN-T | velký projekt -<br>předloženo MD | 1 456 300 810 | 1 456 300 810 | realizace |
| I/38 Habry - Havlíčkův Brod obnova<br>živičného krytu         | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 166 252 322   | 166 252 322   | ukončeno  |
| I/49 Zlín - Malenovice II.                                    | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 313 614 954   | 313 614 954   | ukončeno  |
| I/11 Hrádek - průtah ( SŽDC)                                  | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 813 601 651   | 813 601 651   | realizace |
| I/15 Sedlec most ev.č.15-025a                                 | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 75 542 110    | 75 542 110    | ukončeno  |
| I/13 Třebušice MÚK 1.etapa - most<br>ev.č.13-041 přes trať ČD | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 381 935 430   | 381 935 430   | realizace |
| I/13 Děčín most ev.č.13-085<br>Pravobřežní estakáda           | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 498 994 993   | 498 994 993   | realizace |
| R4 křižovatka I/20 - Nová Hospoda                             | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 660 848 721   | 660 848 721   | ukončeno  |
| R4 Mirotice - Třebkov   | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 1 002 719 055 | 1 002 719 055 | realizace |
| R7 MÚK Bitozeves - MÚK Vysočany                               | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 718 933 221   | 718 933 221   | ukončeno  |
| R7 MÚK Vysočany - MÚK Droužkovice                             | Mimo síť TEN-T | příprava                         |               | 4 689 503 234 | realizace |
| R7 MÚK Droužkovice - MÚK Nové<br>Spojice                      | Mimo síť TEN-T | příprava                         |               |               | realizace |
| R7 Vysočany MÚK   | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 281 523 694   | 281 523 694   | ukončeno  |
| R7 Sulec obchvat  | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 580 565 257   | 580 565 257   | ukončeno  |
| I/26 Plzeň Nová Hospoda přeložka                              | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 420 021 716   | 420 021 716   | realizace |
| R4 Jíloviště - PHS  | Mimo síť TEN-T | schváleno                        | 17 388 044    | 17 388 044    | ukončeno  |

*Legenda:*

*MD – Ministerstvo dopravy*

*Zdroj: <http://www.rsd.cz/doc/Stavime-pro-vas/fondy-eu/seznam-projektu-opd>, staženo dne  
12.5. 2011*